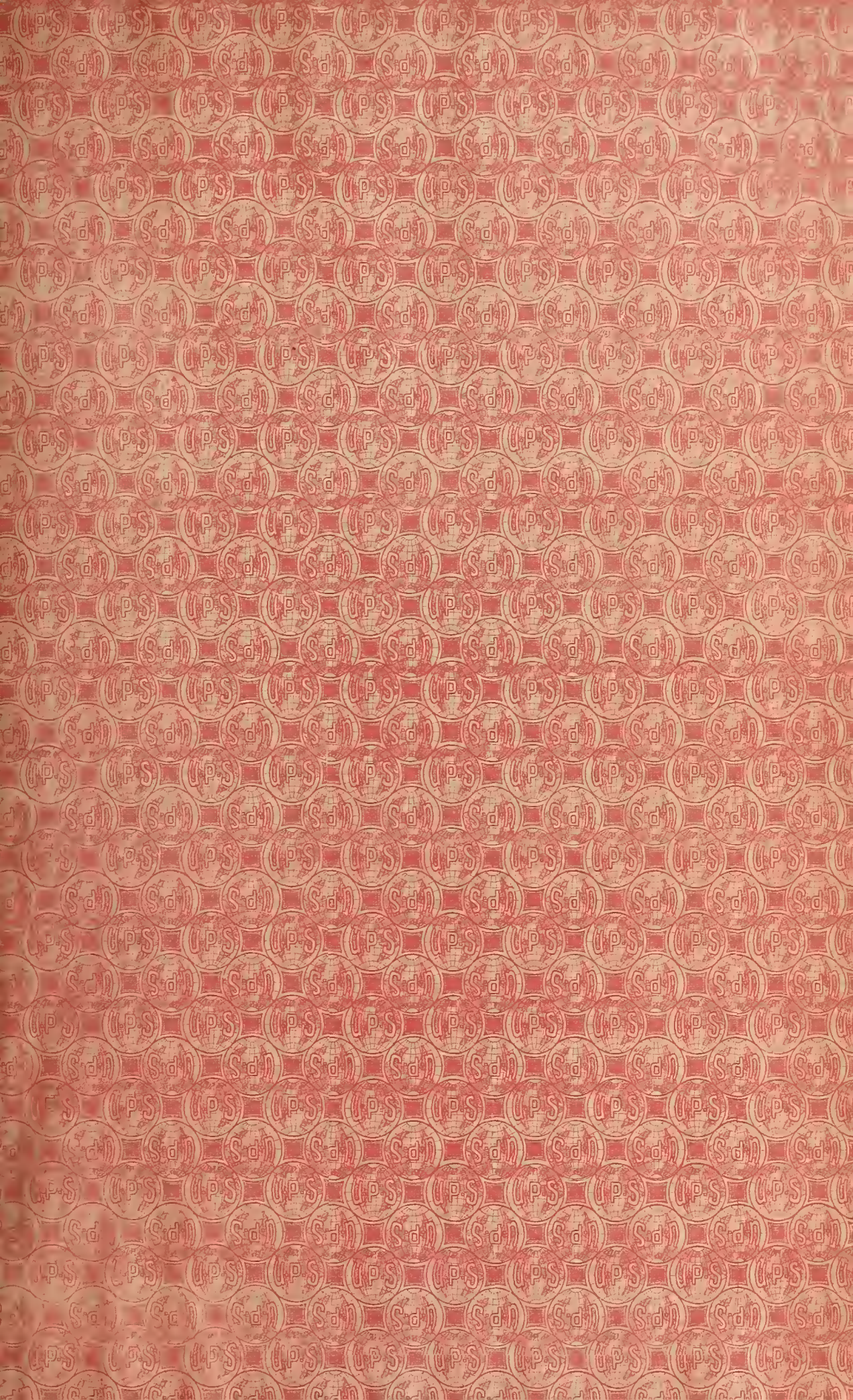
STATE LIBRARY OF PENNSYLVANIA
3 0144 00379981 4

REFERENCE

COLLECTIONS



Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/economicsocialhi11carn_0

Publications de la

Dotation Carnegie pour la Paix Internationale

Section d'Économie et d'Histoire

HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

Série Française

DIRECTEUR

JAMES T. SHOTWELL

Professeur d'Histoire à l'Université de Columbia (U. S. A.)

AVEC LA COLLABORATION DU

COMITÉ FRANÇAIS

CHARLES GIDE, Professeur au Collège de France (*Président*).

ARTHUR FONTAINE, Président du Conseil d'Administration du Bureau International du Travail.

HENRI HAUSER, Professeur à la Sorbonne et au Conservatoire national des Arts et Métiers.

CHARLES RIST, Professeur à la Faculté de Droit.

(Voir à la fin de ce volume la composition des Comités étrangers et la liste des monographies se rapportant à chaque pays.)

LA GUERRE ET LES COLONIES FRANÇAISES

L'AFRIQUE DU NORD
PENDANT LA GUERRE

PAR

AUGUSTIN BERNARD
Professeur à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris

PUBLICATIONS DE LA DOTATION CARNEGIE
POUR LA PAIX INTERNATIONALE
LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE, PARIS
YALE UNIVERSITY PRESS, NEW-HAVEN, U. S. A.

PRÉFACE

A l'automne de 1914, quand l'étude scientifique des répercussions de la guerre sur la vie moderne passa tout à coup du domaine de la théorie dans celui de l'histoire, la Division d'Economie et d'Histoire de la Dotation Carnegie se proposa d'adapter son programme de recherches aux problèmes nouveaux que la guerre allait susciter ou, si l'on préfère, aux problèmes anciens qu'elle allait transformer.

Le programme existant, tel qu'il avait été rédigé dans la conférence des économistes tenue à Berne en 1911 et qui traitait des questions alors actuelles, avait déjà donné lieu à des travaux de haute valeur, mais pour bien des raisons, il ne pouvait plus être maintenu tel quel. Un nouveau plan fut donc tracé, à la demande du Directeur de la Division. Il avait pour but de mesurer, par une vaste enquête historique, le coût économique de la guerre et les perturbations qu'elle causerait dans la marche de la civilisation. Il y avait lieu de penser qu'en confiant une telle entreprise à des hommes compétents et d'esprit pondéré, et en la menant selon la méthode vraiment scientifique, elle pourrait finalement fournir au public les éléments nécessaires pour se former une opinion éclairée — et servir par là les intentions d'une Fondation consacrée à la cause de la Paix internationale.

Le besoin d'une telle analyse, conçue et exécutée dans le véritable esprit de la recherche historique, s'est fait de plus en plus sentir au fur et à mesure que la guerre s'est développée, déclanchant toute la multiplicité des forces nationales — non seulement celles qui visaient à la destruction, mais aussi celles qui aboutissaient à la création de nouvelles énergies productives. L'apparition de ces formes nouvelles d'activité économique qui, en temps de paix, se seraient traduites par un accroissement de richesse sociale et qui ont donné parfois l'illusion d'une prospérité grandissante — et, d'autre part, le spectacle de l'incroyable endurance dont firent preuve toutes les nations belligérantes pour supporter des

221925

pertes sans cesse accrues — ont rendu nécessaire de soumettre à un examen plus approfondi tout le domaine de l'économie de guerre.

Une double obligation s'imposa donc à la Division d'Economie et d'Histoire. Elle dut prendre pour règle de concentrer son travail sur les problèmes ainsi posés et de les étudier dans leur ensemble ; en d'autres termes, de leur appliquer les critériums et les disciplines de la méthode historique. En raison même de ce que la guerre, prise dans son ensemble, constituait un seul fait, quoique se répercutant par des voies indirectes jusqu'aux régions les plus reculées du globe, l'étude de la guerre devait se développer sur un plan unique, embrassant tous ses aspects à la fois et pourtant ne négligeant aucune des données accessibles.

Aussi longtemps que la guerre a duré, on ne pouvait songer à l'exécution d'un tel programme. On pouvait tenter des études occasionnelles et partielles (quelques-unes ont été publiées sous la direction de la Division économique), mais il était impossible d'entreprendre une histoire générale — et cela pour des raisons évidentes. D'abord toute étude autorisée sur les ressources des belligérants aurait influencé directement la conduite des armées. Aussi les gouvernements avaient-ils grand soin de soustraire à toute enquête les données de la vie économique, même celles auxquelles, en temps normal, le public a accès. En dehors même de cette difficulté, les collaborateurs qui eussent été qualifiés pour ces études étaient pour la plupart mobilisés et par conséquent hors d'état de se livrer à de pareilles recherches. Le plan d'une histoire de la guerre fut donc ajourné jusqu'au moment où les circonstances rendraient possibles dans chaque nation non seulement la communication des documents, mais la collaboration des spécialistes, économistes, historiens hommes d'affaires ; et où leur coopération à ce travail collectif ne pourrait plus donner lieu à des malentendus, ni quant à ses buts, ni quant à son contenu.

Dès la guerre finie, la Dotation reprit son plan primitif. Il se trouva qu'il s'adaptait assez bien, sauf quelques légères modifications, à la situation nouvelle. Le travail commença dans l'été et l'automne de 1919. Une première conférence des économistes composant le Conseil consultatif (*Advisory Board of Economists*), fut convoquée à Paris par la Division d'Economie et d'Histoire. Elle se borna à tracer un programme de courtes études préliminaires ayant trait aux principaux aspects de la guerre. Comme le caractère purement préliminaire de ces études fut encore accentué par le fait qu'elles portaient plus spécialement sur les problèmes urgents de l'Europe à ce moment, on décida de ne pas en faire des fragments de l'histoire générale mais d'y voir simplement des essais d'intérêt immédiat pour la période de l'après-guerre. Visiblement la conférence ne pouvait établir *a priori* aucun programme

d'ensemble ; il fallait créer un instrument plus spécialisé que celui qui existait si l'on voulait entreprendre l'histoire économique et sociale de la guerre. Pour cela il fallait une enquête menée d'abord par une organisation nationale et ne faisant appel que subsidiairement à une coopération internationale. Aussi longtemps que les faits relatifs à l'histoire de chaque nation ne seraient pas parfaitement connus, il serait vain de procéder à des analyses comparatives et l'histoire de chaque pays constituerait elle-même un inextricable labyrinthe. On décida donc de dissoudre l'ancien Comité européen de recherches et de le remplacer par un Comité de direction (*Editorial Board*) dans chacun des principaux pays (ou par un seul directeur dans les petits pays). La tâche de ces Comités devait se concentrer, au moins pour l'instant, sur l'histoire économique et sociale de leur pays respectif.

La première démarche du Directeur général fut de choisir les membres de ces Comités de Direction dans chaque pays. Si le plan de la Dotation avait besoin d'une justification, il suffirait de montrer les listes des noms de tous ceux qui, hommes de science ou hommes d'Etat, ont accepté la responsabilité de ces publications. Cette responsabilité est assez lourde, car elle implique l'adaptation du plan général aux conditions spéciales de chaque pays et à ses habitudes de travail. Le degré de réussite de l'entreprise dépendra du zèle avec lequel les collaborateurs de chaque nation accepteront d'y coopérer.

Une fois constitués les Comités de direction, un premier pas s'imposait pour la mise en train de notre histoire. Pas d'histoire sans documents. Avant tout il fallait rendre accessibles pour les recherches, dans la mesure compatible avec les intérêts de l'Etat, tous les documents de quelque importance relatifs à la guerre, locaux ou nationaux. Mais la constitution des archives est une lourde tâche qui appartient de droit aux Gouvernements et autres détenteurs de ces documents historiques, non aux historiens ou économistes qui se proposent de les utiliser. C'est une obligation incombant aux propriétaires qui les détiennent pour le compte du public. Les collaborateurs qui se sont chargés de cette partie de l'Histoire de la Guerre ne pouvaient que se borner à un rôle d'enquêteurs, et en acceptant la situation telle qu'elle était, résumer leurs découvertes sous forme de guides ou de manuels bibliographiques ; et peut-être aussi, en procédant à une comparaison des méthodes employées, contribuer à faire adopter celles trouvées les plus pratiques. Tel a été dans chaque pays le point de départ de nos travaux, quoiqu'on n'ait pas dans chaque cas rédigé sur ce point de monographie spéciale.

Pendant quelque temps il sembla qu'on ne pouvait dépasser cette première étape du travail limitée à la mise à jour des documents. Et

100

si notre plan avait comporté le dépouillement des seuls documents officiels, on n'aurait guère pu aller au delà, car une fois certains documents catalogués comme « secrets », il y a peu de gouvernements assez courageux pour oser briser les scellés. Par suite, des mines de matériaux indispensables à l'historien lui restent inaccessibles, quoique leur publication ne puisse présenter bien souvent aucun inconvénient. Tant que l'état d'esprit né de la guerre pesait ainsi sur nos recherches et risquait de les entraver pendant bien des années encore, il fallait découvrir quelque autre solution.

Heureusement cette solution a pu se trouver grâce aux souvenirs et aux impressions personnels, appuyés d'ailleurs sur des documents dignes de foi, de ceux qui, au cours de la guerre, ont participé à la direction des affaires ou qui, simples observateurs, mais favorablement placés, ont pu recueillir de première ou de seconde main une connaissance précise de certaines phases de la guerre et de leurs conséquences sociales. C'est ainsi qu'a pu être établi le plan d'une série de monographies historiques ou descriptives où les faits seront exposés, non à titre officiel, mais néanmoins de source autorisée, monographies qui se classent à mi-chemin entre le type des mémoires personnels et celui des rapports officiels. Ces monographies constituent le principal de notre œuvre. Elles ne sont pas limitées aux faits de guerre ni même à ses suites immédiates, car l'histoire de la guerre se prolongera longtemps après que celle-ci aura pris fin. Elles doivent embrasser aussi la période de « déflation » au moins assez pour permettre de se faire, sur les perturbations économiques dues à la guerre, un jugement plus sûr que ne le permettrait le seul examen des faits immédiatement contemporains.

Avec cette nouvelle phase du travail, la tâche des directeurs a pris un nouveau caractère. Le plan des monographies a dû être compris en raison des collaborateurs disponibles plutôt qu'en raison des matériaux existant comme c'est le cas dans la plupart des histoires, car les sources étaient aux mains des collaborateurs eux-mêmes. Ceci, à son tour, impliquait une nouvelle attitude à prendre en face du double idéal d'exactitude et d'objectivité auquel doit toujours tendre l'historien. Pour permettre à chaque collaborateur de donner toute sa mesure, il fallait éviter de l'enfermer dans le cadre d'un programme trop rigide : il fallait prévoir que les mêmes faits seraient présentés sur des plans différents et vus sous des angles variés, et que des événements y seraient compris qui ne rentrent pas strictement dans les limites de l'histoire. Il ne fallait même pas vouloir obtenir partout une stricte objectivité. On ne pouvait empêcher une certaine partialité, née des nécessités de la controverse et de la défense. Mais cette partialité même est dans bien des cas une partie intégrante de l'histoire, les appréciations des faits par les contem-

porains étant aussi instructives que les faits mêmes sur lesquels elles portent. D'ailleurs le plan, dans son ensemble, est établi de façon que les monographies d'un même pays se contrôlent mutuellement ; là où ce ne serait pas le cas, nul doute que d'autres ouvrages parallèles, publiés dans les autres pays, ne puissent servir de correctif.

Outre ces monographies destinées à utiliser les sources, d'autres études sont en préparation ayant un caractère technique et limité, et portant sur des points précis d'histoire ou de statistique. Ces monographies ont, elles aussi, le caractère de travaux de première main, car elles enregistrent des faits recueillis assez près de leur source pour permettre des vérifications qui deviendraient impossibles plus tard. Mais d'autre part elles constituent aussi des applications de la méthode constructive par laquelle l'historien passe de l'analyse à la synthèse. Mais il s'agit d'une tâche difficile et longue et qui commence à peine.

On pourrait dire, pour caractériser les premières phases d'une histoire comme celle-ci, que l'on n'en est encore, suivant l'expression américaine, qu'à la « cueillette du coton ». Les fils emmêlés des événements restent à tisser pour fabriquer l'étoffe de l'histoire. Dans un travail constructif et créateur comme celui-ci on peut être obligé de changer de plan et d'organisation.

Dans une entreprise qui implique une coopération aussi complexe et aussi variée, il est impossible d'établir, autrement que d'une façon très générale, la part de responsabilité des directeurs et des auteurs dans la rédaction des monographies. En ce qui concerne le plan de l'Histoire de la Guerre dans son ensemble et son exécution, c'est le Directeur général qui assume la responsabilité ; mais quant aux arrangements de détail et à la répartition des travaux entre les collaborateurs, c'est surtout l'affaire des Comités de direction et d'édition dans chaque pays, qui ont aussi à lire les manuscrits préparés sous leur direction. Néanmoins l'acceptation d'une monographie n'implique nullement l'approbation des opinions et conclusions qui s'y trouvent formulées. La Direction borne son rôle à s'assurer de la valeur scientifique des travaux, et à vérifier s'ils rentrent bien dans le cadre du plan adopté, mais les auteurs auront naturellement toute liberté de traiter les sujets à leur gré. De même aussi la Dotation, par le fait qu'elle autorise la publication de monographies, ne doit pas être considérée comme donnant son approbation aux conclusions qui s'y trouveront formulées.

C'est devant l'histoire seulement que la Dotation sera responsable : d'où résulte pour elle l'obligation de réunir et de présenter tous les faits et tous les points de vue aussi complètement et aussi exactement que possible, sans chercher à en éliminer aucun dès qu'ils sont essentiels à l'intelligence générale de la guerre.

*
* *

Il était impossible d'étudier l'histoire économique de la guerre en France sans y faire figurer les colonies françaises, dont le rôle a été considérable à divers points de vue. La monographie de M. Augustin Bernard répond spécialement à ce besoin en ce qui concerne l'Afrique du Nord; il a paru nécessaire d'examiner en détail la contribution qu'elle a apportée à la métropole, les difficultés multiples issues de la prolongation des hostilités, et la manière dont elle en a triomphé.

James T. Shotwell.

INTRODUCTION

Dans le vaste empire colonial que la France a reconstitué au cours du XIXe et au commencement du XXe siècle, l'Afrique du Nord ou Berbérie, qui comprend l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, occupe une place à part. Par sa structure, son climat, ses habitants, ses productions, la Berbérie se rattache à l'Europe méditerranéenne et fait partie du groupe des pays méditerranéens. Cependant, malgré la ressemblance entre les deux rives de la mer intérieure, malgré la proximité extrême — Alger est à vingt-six heures de Marseille — on ne saurait considérer cette contrée comme un prolongement pur et simple du territoire de la métropole. Mais ce n'est pas non plus une « colonie » au sens où l'on entend ce mot d'ordinaire. L'Afrique du Nord n'est en aucune façon comparable ni aux grands Dominions britanniques, ni aux colonies tropicales telles que l'Inde ou l'Indo-Chine.

Le Maroc, l'Algérie et la Tunisie présentent de grandes différences, aussi bien au point de vue de la géographie humaine et de l'histoire qu'au point de vue de la géographie physique. Cependant les ressemblances sont plus frappantes et plus marquées encore que les différences. La Berbérie offre une unité remarquable. A toute époque, lorsqu'une domination extérieure assez forte s'est installée dans ce pays, elle a cherché à régir tout l'ensemble. Les Phéniciens, les Romains, les Arabes l'ont successivement essayé et y ont plus ou moins complètement réussi.

La France s'y est efforcée à son tour. En 1830, à la suite d'un conflit avec le dey d'Alger, elle intervint sur la côte barbaresque et mit fin à la piraterie. Bien peu nombreux furent sous la monarchie de Juillet les hommes qui eurent le pressentiment des grandes destinées qui attendaient la France en Afrique. C'est comme à regret et en quelque sorte malgré eux que les hommes de ce temps furent amenés à fonder une colonie dans l'ancienne Régence d'Alger. Bugeaud triompha de la résistance des indigènes et substitua le système de l'occupation étendue à celui de l'occupation restreinte. En 1857, après la conquête de la Kabylie par Randon, l'Algérie toute entière est soumise. En 1881, la France, en

s'établissant en Tunisie, acquiert, comme disait Jules Ferry, une des clefs de sa maison. A partir de 1900, l'occupation des oasis du Touat, la soumission des Touaregs amènent la pacification des zones désertiques qui s'étendent entre l'Afrique du Nord d'une part, l'Afrique Occidentale et Centrale d'autre part. Enfin, en 1912, l'œuvre commencée en 1830 s'achève par l'établissement du protectorat français sur le Maroc ; dès 1914, après une crise des plus graves, qui suivit l'instauration du nouvel état de choses, la pacification de l'empire chérifien était en bonne voie. Bien qu'une zone d'influence ait été réservée à l'Espagne en bordure de la Méditerranée et qu'un régime spécial ait été établi à Tanger, on peut dire que les Français, comme autrefois les Romains et les Arabes, ont réalisé entre leurs mains l'unité de l'Afrique du Nord.

Les indigènes une fois soumis, apprivoisés, gagnés dans une certaine mesure à notre cause, il fallait outiller le pays, construire des ports, des routes, des voies ferrées, donner à l'Afrique du Nord les artères qui lui manquaient et dont le besoin se faisait sentir plus que partout ailleurs dans une contrée dépourvue de voies navigables. En Algérie, de grands ports ont été créés à Alger, Oran, Bône, Philippeville et Bougie et des ports secondaires nombreux, trop nombreux peut-être, ont fait l'objet d'aménagements. L'Algérie en 1914 avait 3.337 kilomètres de chemins de fer, sans compter les tramways à vapeur, et 4.163 kilomètres de routes. Un programme de voies ferrées destinées à compléter le réseau et à en resserrer les mailles avait été dressé et avait reçu un commencement d'exécution. Un millier d'entreprises d'irrigations arrosaient près de 200.000 hectares dans le Tell, non comprises les palmeraies des oasis, que des puits artésiens avaient revivifiées et accrues, notamment dans la région de l'Oued-Rir. En Tunisie, les ports de Bizerte, Tunis, Sousse et Sfax avaient été aménagés ; la Régence comptait 1.839 kilomètres de chemins de fer et plus de 4.000 kilomètres de routes et de pistes; comme en Algérie, un programme de lignes nouvelles de chemins de fer avait été dressé. Au Maroc, en raison des conventions internationales qui donnaient la priorité à la ligne de Tanger à Fès, aucun chemin de fer à voie large n'avait été construit, mais le réseau stratégique de 0 m.60 avait été rapidement développé; on avait commencé la construction de nombreuses routes et du port de Casablanca.

L'œuvre économique accomplie par la France dans l'Afrique du Nord est la meilleure justification de l'hégémonie qu'elle y exerce; elle a rendu à ces pays, stérilisés par de longs siècles de barbarie, une réelle prospérité. Cette prospérité repose essentiellement sur l'agriculture. L'immense majorité des colons comme des indigènes vit de la terre sous une forme ou sous une autre, directement ou indirectement. Les principales industries sont des industries de transformation des produits agricoles

et les facultés d'achat des colons comme des indigènes dépendent avant tout de l'abondance de la récolte.

La superficie de l'Afrique du Nord, abstraction faite des immensités désertiques par lesquelles elle se prolonge vers le Sud, est d'environ un million de kilomètres carrés, soit à peu près celle de la France et de l'Espagne réunies ; mais la superficie utile est en réalité très faible, de nombreuses régions ne se prêtant pas à la mise en culture, soit en raison de leur sol rocheux et de leur relief escarpé, soit surtout en raison de l'insuffisance des pluies ; seule, une zone assez étroite, voisine de la mer, est réellement favorisée : c'est ce qu'on appelle le Tell.

Les céréales, dont les principales sont le blé tendre, le blé dur et l'orge, demeurent de beaucoup la principale branche de la production agricole. L'Afrique du Nord donne les plus beaux blés semoulés du monde et ses orges sont très recherchées par la brasserie. Les rendements demeurent malheureusement faibles et surtout très irréguliers. L'amélioration du matériel et des pratiques agricoles. la substitution de la charrue française à l'araire indigène, le remplacement de la jachère inculte par la jachère cultivée, l'application des méthodes du *dry farming* ont cependant accru et régularisé la production et permis de livrer à la culture des régions que les indigènes considéraient comme inutilisables.

La vigne est la plus importante des cultures européennes et son développement depuis 1880 est le principal fait économique de l'histoire de l'Afrique du Nord. Le magnifique vignoble, qui, en 1914, couvrait 164.000 hectares en Algérie et 17.000 hectares en Tunisie représente une somme énorme d'efforts et de capitaux et a puissamment contribué au succès de la colonisation.

L'olivier rencontre dans toute l'Afrique du Nord des conditions très favorables. La Tunisie est ici au premier rang ; dans la région de Sfax, l'association de l'Européen et de l'indigène a donné des résultats merveilleux. Les autres cultures fruitières, cultures essentiellement méditerranéennes, telles que le figuier, l'oranger, l'abricotier, l'amandier, dans le Sud le dattier, ont reçu et sont susceptibles de recevoir encore une notable extension. La culture des primeurs, légumes frais, pommes de terre primeur, raisins primeur, a pris au voisinage du littoral et des ports d'embarquement un développement magnifique, et ici encore de grands progrès sont possibles à tous les points de vue.

L'élevage est, avec l'agriculture, une des richesses essentielles de l'Afrique du Nord; les principaux animaux domestiques qu'on y rencontre sont le bœuf, le cheval, le mulet, l'âne, le chameau, le porc, la chèvre, le mouton. C'est le mouton qui est la principale richesse pasto-

rale de la Berbérie, où les steppes sont essentiellement son domaine. Le troupeau moutonnier est sujet à de grandes oscillations en raison des accidents climatiques, sécheresses ou froids précoces, et aussi des maladies. Il y a 10 millions de moutons en Algérie, 1 million en Tunisie et on en a recensé 5 millions au Maroc. Le mouton est exporté sur pied comme viande de boucherie ; dans le commerce des laines, l'Afrique du Nord n'a qu'une place insignifiante.

Il faut encore comprendre, parmi les grands produits de l'Afrique du Nord, le tabac, les plantes à parfum, le liège, l'alfa, le crin végétal et en Tunisie l'éponge.

La Berbérie renferme des gisements immenses, inépuisables de phosphate de chaux, qui font l'objet d'exploitations considérables et ont été l'origine d'agglomérations importantes dans des régions autrefois désertes, fournissant aux voies ferrées et aux ports des éléments de trafic. En 1913, la production de phosphates atteignait près de 400.000 tonnes en Algérie et 2 millions de tonnes en Tunisie, plaçant l'Afrique du Nord au deuxième rang dans la production mondiale, immédiatement après les États-Unis.

De nombreux gîtes métallifères se rencontrent dans l'Afrique du Nord, mais ils sont souvent peu abondants ou difficilement exploitables, en raison de leur éloignement des ports ou faute de main-d'œuvre. Cependant les minerais de fer et de zinc, les premiers surtout, donnent lieu à d'importantes entreprises. Avec les fers et les phosphates, l'exploitation minière tunisienne est une des plus considérables qui soient par rapport à la population et à l'étendue du pays.

L'Afrique du Nord, à la veille de la guerre, apparaît dans une situation économique satisfaisante. Le commerce de l'Algérie en 1913, dernière année normale, atteignait 1.168 millions de francs, dont 667 millions aux importations (France et colonies 550 millions) et 501 millions aux exportations (France et colonies 350 millions). La même année, le commerce de la Tunisie représentait 323 millions, dont 144 millions aux importations (France et colonies 76 millions) et 178 millions aux exportations (France et colonies 73 millions). Le commerce du Maroc (zone française) se chiffrait par 221 millions, dont 181 millions aux importations (France et Algérie 111 millions) et 40 millions aux exportations (France et Algérie 21 millions (1).

L'Afrique du Nord importe des produits manufacturés, tissus, vêtements, outils, machines, etc. ; de la houille ; des denrées coloniales, notamment du sucre, du thé, du café ; elle exporte des vins, des céréales, des moutons, de la laine, de l'alfa, du liège, des phosphates, des minerais de

(1) Voir le détail aux annexes, tableaux IV et VI.

fer. Tous ses grands produits, agricoles ou miniers, sont destinés à être exportés vers les marchés européens, après que le pays a tout d'abord prélevé la part de ces produits nécessaires à sa propre subsistance. Qu'il s'agisse des céréales, du vin, des moutons, de l'huile d'olive, des fruits et primeurs, ou des richesses minérales, phosphates et minerais divers, toute la vie économique dépend de l'abondance de la récolte et du marché mondial des métaux. Certains de ces produits, comme les blés, les orges, les primeurs, les huiles, trouvent toujours preneur sur le marché mondial, quoique à des prix plus ou moins avantageux. Il n'en est pas de même des vins, qui connaissent des périodes de mévente, lorsque la récolte française est abondante ; l'Algérie, malgré le rôle important qu'y joue la viticulture, subit les prix qui s'établissent ailleurs et notamment dans le Midi français. Il en est de même des ressources minérales ; elles ne déterminent pas les prix, elles les subissent.

Tout le commerce d'importation et d'exportation se fait par voie de mer, qu'il s'agisse des relations avec la métropole ou des relations avec les pays étrangers. De là l'importance primordiale pour l'Afrique du Nord de l'organisation des services maritimes, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, l'importance aussi du prix des frets. L'Afrique du Nord est une île : c'est le nom même que lui donnaient les géographes arabes, *Djezira el Maghrib*. Les relations avec le reste du continent africain, soit par le Sahara, soit par la Tripolitaine, sont à peu près nulles ; si elles ont eu dans le passé une importance relative, qu'on a d'ailleurs beaucoup exagérée, elles n'existent pour ainsi dire plus aujourd'hui. Une des conséquences de la domination française a été de détacher l'Afrique du Nord du monde de l'Orient, tout au moins au point de vue économique, pour la rattacher de plus en plus étroitement à la France et à l'Europe ; elle en fait d'ailleurs partie au point de vue géographique et, à l'époque romaine, elle était une fraction du monde latin.

Si l'Afrique septentrionale était vide d'habitants et que la France eût une population surabondante, il s'y fût certainement créé de véritables provinces françaises. Mais ni l'une ni l'autre de ces deux conditions ne se trouvait remplie. On rencontre donc aujourd'hui dans cette contrée une nombreuse population européenne immigrée, au milieu d'une population indigène plus nombreuse encore et qui augmente plus rapidement que la population européenne. C'est là une situation démographique qui n'a guère d'analogue dans l'histoire coloniale ; car dans les pays d'outre-mer, en général, les Européens sont ou bien une écrasante majorité, ou bien une infime minorité. Dans le premier cas, le problème indigène peut être négligé ; dans le second, il est beaucoup plus facile à résoudre. La coexistence des deux groupes fait la difficulté exceptionnelle de l'œuvre de la France dans l'Afrique du Nord.

Le dernier recensement effectué avant la guerre (1), celui de 1911, constatait en Algérie la présence d'une population de 4.740.000 indigènes, dont 481.000 dans les territoires du Sud et de 752.000 Européens, dont 5.000 dans les territoires du Sud. Ces 752.000 Européens se décomposaient en 304.000 Français d'origine, 188.000 étrangers naturalisés, 70.000 israélites, 189.000 étrangers (dont 135.000 Espagnols). La Tunisie comptait 1.928.000 habitants, dont 1.730.000 indigènes musulmans, 50.000 israélites et 148.000 Européens. Les 148.000 Européens comprenaient 46.000 Français et 102.000 étrangers (dont 88.000 Italiens). Enfin la population du Maroc (2), à la veille de la guerre européenne, pouvait être évaluée à 4.500.000 indigènes et 50.000 Européens, dont 28.000 Français et 22.000 étrangers. Il y avait donc dans l'Afrique du Nord 10 à 11 millions d'indigènes et près d'un million d'Européens, soit un Européen pour 10 indigènes ; en Algérie, la proportion atteignait un Européen pour six indigènes et s' élevait à un pour trois dans le département d'Oran (892.000 indigènes et 319.000 Européens).

La France a poursuivi dans l'Afrique du Nord un double but : d'une part, y implanter, y enraciner des Français ; d'autre part, s'efforcer de rapprocher de nous les indigènes, en faire nos auxiliaires et nos collaborateurs. La question indigène est d'ailleurs intimement liée à la question du peuplement français, car le pouvoir d'attraction du groupe européen sera d'autant plus grand que ce groupe sera lui-même plus nombreux et plus solidement établi. L'une et l'autre de ces tâches, dont l'importance est capitale, se heurtent à bien des difficultés et à des obstacles de tous genres. Les procédés employés pour parvenir au but ont varié suivant les temps et les lieux.

Les méthodes de colonisation et les procédés d'administration diffèrent dans les trois pays de l'Afrique du Nord. La France a refait en Algérie son apprentissage de l'œuvre colonisatrice, qu'elle avait désapprise et oubliée depuis le XVIIIe siècle. A travers des oscillations et des contradictions, elle a toujours poursuivi au fond l'assimilation sous une double forme : assimilation des Français d'Algérie aux Français de France, assimilation des indigènes aux Européens. Elle a poursuivi aussi, parmi bien des vicissitudes, l'implantation d'une population française rurale dans les campagnes algériennes, obtenue par la colonisation officielle et la création de villages de colonisation. L'Algérie fait partie intégrante du territoire français ; elle est divisée en départements et relève du ministre de l'Intérieur. Mais « les lois françaises, a dit Jules Ferry, n'ont pas la vertu magique de franciser tous les rivages sur les-

(1) Voir annexe, tableau I.
(2) Y compris la zone espagnole.

quels on les importe ; les milieux sociaux résistent et se défendent et il faut en tout pays que le présent compte grandement avec le passé. » On a reconnu par ailleurs qu'une politique trop étroite risquait de paralyser l'essor de l'Algérie, et, à partir de 1900, on est entré dans la voie de la décentralisation. « L'Algérie, écrivait M. Jonnart dans son rapport de 1893, n'est ni une colonie, ni un simple assemblage de départements français ; le régime qui lui convient n'est ni l'autonomie, ni l'assimilation, mais la décentralisation. » La loi du 19 décembre 1900 a doté l'Algérie d'un budget spécial et lui a conféré la personnalité civile, lui donnant la libre disposition de ses ressources et de son outillage, en mettant à sa charge les dépenses administratives locales. Deux assemblées, les Délégations financières et le Conseil supérieur, créées ou réorganisées en 1898, ont pour fonction essentielle le vote du budget de l'Algérie ; la loi du 24 décembre 1902 a complété la réforme en créant, sous le nom de Territoires du Sud, un groupement spécial pour les régions sahariennes, avec un budget autonome distinct de celui de l'Algérie. Dans toutes les assemblées algériennes, conseils municipaux, conseils généraux, assemblées coloniales, les indigènes sont représentés.

Tandis qu'elle faisait en Algérie de l'administration directe, la France a appliqué en Tunisie et au Maroc le système du protectorat. Elle a maintenu les souverains indigènes, ici le bey, là le sultan; elle a conservé les organismes indigènes de tous ordres, se bornant à les contrôler et s'efforçant d'administrer les indigènes par l'intermédiaire de leurs chefs naturels. Cette méthode est souple, ingénieuse et présente des avantages incontestables ; elle n'est pas sans prêter elle aussi à certaines critiques ; en respectant, en fortifiant même les cadres indigènes, en témoignant aux institutions musulmanes une sympathie parfois excessive, on s'éloigne du but final : la francisation de ces pays d'outre-mer ; on semble proposer comme idéal aux indigènes la séparation à échéance plus ou moins lointaine. Préoccupés surtout des questions indigènes, les protectorats ont d'ailleurs parfois négligé le peuplement européen.

Les méthodes algériennes ont leurs avantages, les méthodes tunisiennes et marocaines ont les leurs. Poussées à l'extrême, les unes et les autres conduiraient à des conséquences paradoxales. Il faut les concilier et les combiner, au lieu de les opposer les unes aux autres. Sans faire violence aux idées et aux conceptions des indigènes, il faut cultiver ce qui les rapproche de nous plutôt que ce qui les en éloigne. Dans la pratique d'ailleurs, on s'inspire avant tout des milieux et des circonstances ; le souci des faits et de la réalité prévaut sur les conceptions théoriques.

La Tunisie et le Maroc relèvent du ministère des Affaires étrangères. En Tunisie, avant la guerre, le budget était examiné par une assemblée locale, la Conférence consultative, créée en 1896 et qui comprenait une

section indigène. Au Maroc, en 1914, le protectorat était encore trop récent pour qu'il pût être question d'institutions représentatives et surtout d'assemblées élues. Mais au Maroc, autant et plus qu'en Algérie et en Tunisie, une très large part a été faite à l'élément indigène dans la reconstitution de l'empire chérifien.

Pour la solidité de l'œuvre coloniale de la France en Berbérie, la guerre européenne a été une pierre de touche. Il convient d'examiner si l'Afrique du Nord a été pour la métropole un embarras ou un appui ; d'étudier quelle a été sa vie économique pendant les longues années de guerre et comment l'équilibre s'y est lentement rétabli ; de considérer enfin quelles conséquences sociales la guerre a eues pour cette contrée et en quoi sa situation actuelle diffère de ce qu'elle était auparavant.

CHAPITRE PREMIER

Les soldats et les travailleurs indigènes

Lorsqu'éclata la guerre européenne (1), la première question qui se posait était de savoir si l'insurrection générale de l'Afrique du Nord, escomptée par nos adversaires européens, allait se produire. On pouvait se demander en particulier si le Maroc, où notre venue était si récente, n'allait pas nous échapper et si dans ce cas l'insurrection ne gagnerait pas l'Algérie et la Tunisie : il n'en a rien été. Non seulement l'Afrique du Nord n'a pas été pour la France pendant la guerre une cause de faiblesse et une source de difficultés, mais elle a apporté à la métropole un concours militaire des plus précieux ; elle a puissamment aidé la mère-patrie dans la grande crise en lui fournissant des soldats et des travailleurs.

1. *Les combattants*

Il n'y a pas lieu d'insister sur les contingents européens ; tous les hommes valides ont été mobilisés, dans l'Afrique du Nord comme en France, et utilisés sur les différents fronts français et orientaux. Pour l'Algérie seule, les effectifs français de toutes armes mobilisés pendant la guerre ont atteint 155.000 hommes, dont 115.000 ont quitté l'Algérie ; les pertes se sont élevées à 22.000 hommes (2). En Tunisie, les Français

---

(1) Pendant et depuis la guerre, l'Algérie a eu comme gouverneurs généraux MM. Lutaud (2 mars 1911), Jonnart (29 janvier 1918), Abel (31 juillet 1919), Steeg (28 juillet 1921), Viollette (12 mai 1925). En Tunisie, les résidents généraux ont été MM. Alapetite (29 décembre 1906), Et. Flandin (20 octobre 1918), Lucien Saint (24 novembre 1920) (les dates indiquées sont celles de leur nomination). Le Maroc n'a eu depuis l'origine qu'un seul résident général, le général, puis maréchal Lyautey, nommé le 28 avril 1912 et resté en fonctions jusqu'au 11 octobre 1925, date de son remplacement par M. Steeg.

(2) Les chiffres d'effectifs et de pertes fournis, tant pour les Européens que pour les indigènes, par les différentes sources officielles (section d'Afrique du ministère de la Guerre, gouvernements et protectorats de l'Afrique du Nord, rapports et discours parlementaires) ne concordent pas et il est très difficile d'arriver en cette matière à des données un peu précises. Nous avons adopté en général les chiffres donnés par la section d'Afrique, par le rapport du lieutenant-colonel Fabry relatif à la constitution des cadres et des effectifs (Chambre des députés, session de 1923, n° 6087) (annexe au procès-verbal de la séance du 31 mai 1923), ou par le rapport du baron Lyons de Feuchin sur le bilan des pertes en morts et en blessés (Chambre des députés, session de 1921, n° 335) (annexe

mobilisés au début de la guerre furent au nombre de plus de 9.000 ; versés, comme les Algériens, dans les régiments de zouaves et de tirailleurs, ils prirent part aux actions les plus meurtrières de la guerre. Au Maroc, une partie des Français fut mobilisée sur place. Les Nord-Africains d'origine française ont largement, généreusement, héroïquement payé leur dette à la mère patrie. En ce qui concerne les indigènes, les résultats obtenus ont dépassé les prévisions les plus optimistes. Ces résultats ont pu être réalisés grâce au loyalisme dont les populations ont fait preuve et aussi grâce à l'activité déployée par les fonctionnaires de l'administration, qui collaborèrent au développement des engagements volontaires des combattants et de l'embauchage des travailleurs.

Conformément à la tradition de toutes les puissances coloniales et notamment de l'Angleterre dans l'Inde, c'est avec le concours des forces indigènes empruntées aux colonies elles-mêmes que leur pacification avait été assurée. Dès le début de la conquête de l'Algérie, un corps de fantassins indigènes avait été créé sous le nom de zouaves, dérivé de celui de la tribu des Zouaoua. Peu à peu, on arriva à la constitution d'une véritable armée indigène, qui comprenait des régiments de fantassins, les tirailleurs, et de cavaliers, les spahis. Ces troupes rendirent les plus grands services aussi bien dans les guerres européennes (guerres de Crimée, d'Italie, de 1870-71) que dans les campagnes coloniales.

Jusqu'en 1912, le recrutement des indigènes algériens se faisait uniquement par engagements volontaires. Ce recrutement avait été entravé par la loi du 11 juillet 1903, qui diminuait le taux des primes et des pensions de retraite. Une Commission fut nommée en octobre 1907 pour établir dans quelle mesure et par quels moyens il serait possible de tirer meilleur parti des ressources en hommes de l'Afrique du Nord. Elle conclut au développement du système du recrutement par voie d'engagement, en modifiant la loi de 1903 ; à la mise en vigueur, parallèlement au système des engagements, d'un recrutement basé sur le principe de l'obligation du service ; enfin à l'organisation des réserves.

Deux décrets des 31 janvier et 3 février 1912 vinrent réaliser ces réformes. Le premier restaurait le recrutement par engagements et rengagements ; pour faciliter l'entrée des jeunes indigènes dans la carrière militaire, il créait un engagement de trois ans et, pour retenir au corps les anciens soldats, il instituait des engagements successifs avec

---

au procès-verbal de la séance du 29 juillet 1924). Le chiffre de 155.000 Européens mobilisés pour l'Algérie comprend les troupes qui, venues de France, étaient stationnées en Algérie au début de la guerre ou ont été versées depuis dans les dépôts ; ces troupes n'étaient pas exclusivement composées de Français d'Afrique. D'après le rapport Lyons de Feuchin, les effectifs, au 1er juin 1914, s'élevaient en Algérie-Tunisie à 40.000 Européens, au Maroc à 41.000; les effectifs mobilisés ont été de 55.000 Européens en Algérie-Tunisie, 41.000 au Maroc. L'appel des jeunes classes (1915-1920) a fourni 31.000 Européens en Algérie, 2.000 en Tunisie. La majeure partie des mobilisés Européens du Maroc (9.000) a été utilisée au Maroc même (voir tableau II).

primes au delà de la douzième année de service. Le deuxième décret imposait l'obligation du service militaire aux indigènes, obligation tempérée par la faculté du remplacement et la faible proportion des appelés. Astreint aux mêmes obligations de service que l'engagé, l'appelé bénéficiait, à titre de compensation, des mêmes avantages pécuniaires que ce dernier. Enfin le décret stipulait que le libéré, après avoir accompli son service actif, resterait pendant sept ans à la disposition du ministre comme réserviste.

Ainsi, dans l'esprit de la réforme, le régime des appels n'était envisagé que comme un moyen de compléter le rendement des engagements, dans la limite des besoins. C'est un régulateur chargé d'assurer l'équilibre des effectifs des corps indigènes (1). La sagesse et la prudence de cette méthode, disait l'exposé des motifs du décret de 1912, n'échappent pas aux Français d'Algérie, qui comprennent d'ailleurs les nécessités militaires auxquelles la métropole doit faire face et se font un devoir de reconnaître les intérêts supérieurs en cause. Les indigènes se plieront d'autant plus volontiers aux nouvelles formalités qu'elles ne constituent pas pour eux une charge et qu'en les acceptant avec le loyalisme dont ils ont donné maintes fois les preuves, ils se constitueront un titre de plus à la sollicitude du gouvernement, décidé à pratiquer à leur égard une politique de bienveillant libéralisme.

Les populations algériennes sont de caractère et de tempérament très divers. La conscription, facilement acceptée par certaines d'entre elles, fut moins bien accueillie par d'autres, notamment par les Chaouïa et les Mozabites. Ces derniers prétendirent même que le décret de 1912 ne s'appliquait pas à eux, en vertu de la convention de Laghouat du 29 avril 1853 entre le général Randon et la confédération, qui laissait au Mzab sa condition de pays autonome simplement tributaire. A quoi l'administration algérienne répondait que le Mzab avait été officiellement annexé en 1882. Riches et influents, les Mozabites firent soutenir leur thèse par la presse française et y trouvèrent des concours plus ou moins intéressés.

La question du service militaire obligatoire des musulmans d'Algérie a donné lieu à beaucoup de controverses. Il est regrettable que la déclaration de guerre, à cet égard comme à beaucoup d'autres, nous ait surpris en pleine réorganisation. Il est particulièrement difficile de tenter une expérience aussi délicate que celle-là au moment où il s'agissait pour les appelés, non pas d'aller passer trois ans dans une caserne, mais de participer à une guerre que les indigènes savaient être très meurtrière.

---

(1) Gouvernement général de l'Algérie, *Recrutement des indigènes algériens par voie d'appel. Instruction générale du 1er février* 1914, Alger, 1914, in-8°.

Au moment de l'ouverture des hostilités, le recrutement par voie d'appel entrait à peine en application et sous une forme très atténuée : on n'appelait que 2.500 hommes sur un contingent de 45.000. La presque totalité de l'effectif se composait d'engagés et de rengagés et rien n'avait été fait pour l'organisation des réserves. Au 1er août 1914, les effectifs indigènes algériens comprenaient 3.878 appelés et 28.930 engagés. Après le départ en France des divisions mobilisées, les dépôts se trouvaient vides, sans qu'il fût possible de les alimenter comme en France ou en Tunisie à l'aide des réserves. Après les batailles si meurtrières de Charleroi et de la Marne, les régiments de tirailleurs indigènes ne se reconstituaient plus.

Dès le mois de septembre 1914, le gouvernement exprima au gouverneur général de l'Algérie le désir de voir lever, en même temps que la classe européenne 1915, la classe indigène de la même année, et de porter le nombre des appelés à 10.000, au lieu du chiffre de 2.500 des contingents précédents. Il demandait en même temps que les engagements fussent poussés à outrance, de manière à avoir, par les deux procédés combinés, 15.000 hommes en trois mois. Les engagements volontaires fournirent ce chiffre dès la fin de 1914 à eux seuls et il n'y eut pas besoin de recourir à la levée du contingent de la classe 1915. Au 31 décembre 1916, le chiffre des engagements volontaires dépassait 40.000, La classe 1915 fournit 2.500 appelés, la classe ; 1916, 5.900.

En 1914, 1915 et 1916, le gouvernement chercha donc à se procurer les effectifs nécessaires en faisant rendre le maximum aux engagements sans procéder à l'appel général des classes ; les indigènes se prêtèrent avec loyalisme à l'effort qui leur était demandé. C'est seulement pour 1917 et 1918 qu'on eut recours à l'appel total des classes, combattants et auxiliaires. Sous la pression des événements, il était devenu indispensable d'intensifier le recrutement et de procéder à l'incorporation complète du contingent.

Le 7 septembre 1916 parut un nouveau décret sur le recrutement des indigènes algériens. Tout en laissant subsister les dispositions fondamentales du décret de 1912, il apporte certaines modifications importantes. Il impose à tous les inscrits l'obligation du service dans les réserves, alors que le décret de 1912 ne l'exigeait que des seuls appelés ; cette disposition a un effet rétroactif pour les indigènes nés en 1870 ou postérieurement à cette date. Le décret prévoit l'utilisation dans les services auxiliaires des hommes impropres au service armé. Enfin, en cas de besoin, le droit à la dispense et au remplacement peut être suspendu.

La classe 1917, recensée en juillet 1916, fut incorporée en décembre de la même année. Tous les jeunes gens de cette classe aptes au service militaire devaient être appelés, soit comme combattants, soit comme

travailleurs ; on eut ainsi 18.695 hommes pour le service armé et 9.975 pour le service auxiliaire. Cet appel de la totalité du contingent ne se fit pas sans quelques difficultés. Dans la province de Constantine, des incidents se produisirent à la fin de 1916. Cependant, grâce aux mesures prises, grâce aussi au loyalisme et à l'excellente attitude la classe dirigeante, qui s'attacha à montrer aux indigènes que l'effort qui leur était demandé était très inférieur à celui que s'imposait la population française, le soulèvement demeura localisé et dans les années qui suivirent, la levée de la classe entière put s'effectuer sans incidents.

A partir du 1er janvier 1918, le droit au remplacement fut suspendu conformément à l'article 8 du décret du 7 septembre 1916 et depuis lors il n'a pas été rétabli. Il donnait lieu à beaucoup d'abus et entravait les engagements volontaires. Le Berbère est profondément égalitaire ; il s'indigne que le fils du caïd ou du riche négociant puisse « s'acheter un homme » et que le pauvre fellah se fasse tuer à sa place. Le principal avantage du remplacement était de ménager les familles appartenant aux classes élevées de la société indigène, dont on avait intérêt à s'assurer le concours. Des mesures furent prises, telles que la création de l'école d'aspirants de Miliana, pour faciliter aux fils de familles influentes leur nomination aux grades de caporal et de sergent, et désormais les dispenses ne furent plus accordées qu'aux soutiens de famille.

Au 1er janvier 1918, les indigènes algériens avaient donné, depuis le 1er août 1914, 75.000 engagés et 40.000 appelés. Dans le courant du premier semestre de 1918, on incorpora encore 40.000 hommes environ. Au total, en tenant compte des effectifs existant au 1er août 1914, l'Algérie a fourni pendant la grande guerre 173.000 hommes (1), dont 82.751 appelés, 87.519 engagés et 2.749 réservistes, soit environ 3,6 pour 100 de la population indigène totale.

En Tunisie, la conscription avait été établie en 1860 par le bey Mohammed-es-Sadok. Mais le recrutement ne s'appliquait qu'à certaines parties de la Régence, celles sur lesquelles s'exerçait d'une manière effective l'autorité du pouvoir central. Le système fut remis en vigueur par le protectorat et étendu progressivement à tout le territoire de la Tunisie. Le prélèvement mensuel s'élevait à 18.000 hommes environ, chiffre à peu près doublé par les engagements volontaires. Le régime fut définitivement constitué par le décret du 23 mars 1899. L'effectif des jeunes indigènes qui prennent part au tirage au sort est en moyenne de 24.000 hommes, sur lesquels 8.000 sont incorporés chaque année. La désignation du contingent prélevé se fait par voie de tirage au sort ; la loi de recrutement admet en outre quelques privilèges d'ajournement ou

(1) 187.521 d'après d'autres statistiques.

d'exemption et le remplacement par voie administrative ; ce remplacement est effectué moyennant le versement d'une certaine somme à l'Etat tunisien, qui prend alors à sa charge les primes et hautes paies attribuées aux engagés et rengagés. Depuis 1914, la loi tunisienne de recrutement prévoit la présence sur les contrôles des réserves, pendant sept années, des militaires qui ont terminé leur trois années de service actif. L'effort de la Tunisie par rapport à la population indigène a été sensiblement le même que celui de l'Algérie, mais il s'est produit d'une façon plus immédiate en ce qui concerne les combattants, parce que l'organisation militaire de la Tunisie permit de rappeler au 1er août 1914 un grand nombre de réservistes exercés qui entrèrent dans les formations actives.

La conscription continua à fonctionner en Tunisie pendant la guerre sans donner lieu à aucun incident notable ; elle procura un appoint de 56.300 hommes. Les militaires libérés des sept dernières classes (1904-1910) rappelés sous les drapeaux donnèrent un contingent de 14.000 hommes et 9.900 indigènes tunisiens contractèrent un engagement durant cette période. La contribution totale de la Tunisie s'éleva donc à 80.000 hommes, soit 4,4 pour 100 de la population musulmane.

Le Maroc, incomplètement soumis et pacifié, ne pouvait apporter qu'une contribution restreinte au recrutement militaire indigène. Cependant le protectorat fournit dès le début des hostilités un sérieux contingent d'engagés volontaires (1). Ce nombre s'accrut grâce aux campagnes actives poursuivies par le général Lyautey et passa de 2.574 en 1914 à 5.027 en 1915, pour atteindre 7.740 en 1918. Le nombre total des engagés marocains pendant la guerre fut de 40.398. Les effectifs d'origine marocaine furent donc d'une certaine importance, surtout si l'on tient compte des formations auxiliaires qui, au Maroc même, prêtèrent leur concours à la pacification.

Il serait hors de propos d'étudier ici le rôle des régiments africains pendant la guerre. Ils ont tous été cités plusieurs fois à l'ordre de l'armée et ont reçu la fourragère. Sur la Marne, sur l'Yser, sur la Somme, à Verdun, les troupes indigènes ont fait l'admiration du monde. Soit qu'ils aient combattu sous les drapeaux de leurs régiments, soit que leurs bataillons aient concouru avec des bataillons de zouaves à constituer des régiments mixtes, les indigènes nord-africains ont soutenu la comparaison avec toutes les troupes auxquelles ils ont été associés dans des formations devenues célèbres par les exploits qui les ont illustrées.

On attribua aux familles des indigènes mobilisés les mêmes allocations

(1) Une confusion s'est créée dans le public entre les troupes auxiliaires marocaines (T. A. M.) formées d'indigènes marocains recrutés sur place, et la division marocaine, formée des éléments du corps d'occupation du Maroc en 1914 : tirailleurs algériens et tunisiens, zouaves, infanterie coloniale, etc.

qu'aux familles françaises : 1 fr. 25 par jour, plus 50 centimes par enfant. Cette indemnité augmenta le nombre des engagements, assura la subsistance de beaucoup de familles indigènes, et étant donné leur sobriété, il en résulta pour elles un réel enrichissement. Cette allocation était touchée par les mères de famille et les femmes des soldats : grande innovation dans le monde musulman, et de plus de portée qu'on ne le croirait au premier abord. Nous aurons à revenir sur les conséquences économiques et sociales des allocations. Les sommes ainsi distribuées s'élevèrent à 90 millions en Algérie, à 30 millions en Tunisie. D'autre part, le protectorat fit procéder à des distributions de vivres aux parents nécessiteux des soldats mobilisés, sans préjudice de leur part aux prêts de semences et de subsistances (1). La caisse du remplacement militaire supporta la charge des hautes paies journalières des réservistes, ainsi que des primes d'engagement et de rengagement ; les dépenses de ce chef s'élevèrent à environ 14 millions.

Un admirable élan patriotique et charitable se produisit dans l'Afrique du Nord, et en France même, en faveur des œuvres de secours et d'assistance aux troupes indigènes, aux blessés, aux mutilés, aux prisonniers de guerre. Des fonds importants furent recueillis pour apporter aux combattants, aux prisonniers, à ceux qui revenaient, l'aide et le réconfort nécessaires. A Tunis, un ouvroir, réservé aux femmes de tirailleurs et organisé par les Services économiques indigènes, fonctionna de façon très satisfaisante, fait qui, étant donné les habitudes musulmanes, constitue aussi une grande nouveauté.

Les Allemands mirent tout en œuvre pour amener les prisonniers indigènes à prendre du service dans l'armée turque (2). La plupart furent internés au camp du Croissant à Wunsdorf-Zossen, près de Berlin. Séparés de leurs officiers, commandés par des officiers allemands parlant l'arabe, ils furent l'objet des plus flatteuses attentions ; on leur fit la cuisine selon leur rite et leurs goûts, on les combla de promesses et d'argent, on leur construisit une mosquée. Divers agitateurs panislamiques, notamment Ferid-bey, l'émir Ali, fils d'Abd-el-Kader et vice-président de la Chambre ottomane, le scheikh Ahmed-el-Kousbari leur furent envoyés. La séduction alternait avec la brutalité. Le *Volksrecht*, journal socialiste de Zurich, a publié neuf circulaires, télégrammes et rapports confidentiels émanant du ministère de la Guerre prussien et de l'état-major allemand, qui apportent certaines précisions au sujet de ces tentatives de débauchage, contraires aux lois de la guerre. Elles eurent peu de succès et se heurtèrent en général à de très

(1) *Rapport sur la situation de la Tunisie en* 1916, p. 73.
(2) Jean Mélia, *L'Algérie et la guerre*, p. 230-237. — *L'Afrique française*, 1917, p. 319.

vives résistances ; le résultat fut assez médiocre et les défections peu nombreuses. Des contingents de prisonniers musulmans furent, de gré ou de force, emmenés en Asie Mineure ; quelques-uns réussirent à rejoindre l'armée anglaise en Mésopotamie.

De février 1915 à septembre 1916, environ 6.000 prisonniers allemands furent envoyés au Maroc et 3.000 en Algérie. On se proposait de remplacer ainsi la main-d'œuvre française absorbée par les besoins de l'armée, mais on comptait évidemment aussi sur l'impression que la présence de ces prisonniers devait faire sur les indigènes. Employés à des travaux de pistes et de voies ferrées, les prisonniers allemands, d'après leurs propres témoignages, étaient bien traités : les inspections faites par les délégués du Comité international de la Croix-rouge, MM. Marval, Blanchard et Speiser, en avril 1915 et janvier 1916, ne signalèrent aucun abus. Mais l'Allemagne ne cessa de protester contre cet envoi de prisonniers dans l'Afrique du Nord, et, pour obtenir satisfaction, envoya 30.000 prisonniers français dans des camps de représailles; les prisonniers allemands furent bientôt ramenés en Europe.

Le chiffre des pertes éprouvées par les indigènes nord-africains n'est pas facile à connaître, les renseignements donnés à cet égard par les divers documents étant plus contradictoires encore que ceux qui concernent le nombre des mobilisés. Pour l'Algérie, les pertes des indigènes seraient de 25.171 (1) (tués ou disparus), pour la Tunisie de 10.723, pour le Maroc de 9.000, soit pour l'Algérie 14 pour 100 de l'effectif, pour la Tunisie 13 pour 100, pour le Maroc 22 pour 100. Ce sont là des différences difficilement explicables. Le chiffre donné pour l'Algérie paraît trop faible ; il ne comprend pas d'ailleurs les pertes sur les théâtres extérieurs d'opérations (Orient, Maroc, etc.); le chiffre pour le Maroc semble trop fort. Au total, pour l'ensemble de l'Afrique du Nord, les pertes indigènes se seraient élevées à 44.894 (37.194 tués et 7.700 disparus), représentant approximativement 12 pour 100 du contingent. Si l'on admet ces chiffres, les pertes des indigènes seraient inférieures dans l'ensemble à celles des Français ; l'infanterie française en effet a perdu 19 pour 100 de son effectif. Les troupes indigènes ont cependant été très éprouvées au début, notamment aux batailles de Charleroi et de la Marne ; par contre, le recrutement en Algérie n'est devenu intensif qu'à partir de 1917 et la classe 1918 n'a pas été envoyée au front ; c'est là sans doute qu'il faut chercher l'explication des anomalies apparentes que présentent les statistiques.

Par rapport au chiffre global de la population indigène, les pertes

(1) *L'Afrique française*, 1919 p. 221, donne 56.000 pour les pertes indigènes de l'Algérie et 15.000 pour la Tunisie.

représentent à peine 0,5 pour 100 en Algérie et en Tunisie, 0,3 pour 100 pour l'ensemble de l'Afrique du Nord. Les pertes françaises ont été beaucoup plus élevées ; elles s'élèvent à 3,3 pour 100 du chiffre total de la population.

2. *Les travailleurs indigènes en France pendant la guerre* (1)

Pendant la guerre, l'Afrique du Nord a fourni à la France non seulement des soldats, mais aussi des travailleurs pour les usines de la défense nationale et pour l'agriculture.

Déjà, avant la guerre, un sérieux mouvement d'émigration vers la France s'était dessiné dans la population de la Kabylie, région montagneuse et surpeuplée, habitée par des indigènes énergiques et très âpres au gain. A côté des colporteurs kabyles, de plus en plus nombreux, qu'on trouvait à Paris, à Marseille, à Lyon et dans la France entière, il y avait des travailleurs indigènes dans certains établissements industriels et miniers, notamment dans le bassin houillier du Pas-de-Calais. Le mouvement, qui avait débuté vers 1907, s'accroissait d'année en année. En 1912, une première enquête révélait la présence en France de 4 à 5.000 Algériens. L'exode se précipite en 1913 et en 1914. Une seconde enquête, effectuée en 1914, évalue leur nombre à 10.000 environ, dont 7.500 dans les mines du Pas-de-Calais, surtout à Courrières, 2.000 à Paris, où ils étaient employés notamment à la raffinerie Say, 2.000 à Marseille où ils étaient utilisés dans les huileries et les raffineries.

Dès les premiers jours d'août 1914, un grand nombre de Kabyles, employés dans les mines du nord de la France, se dirigeaient spontanément sur Paris en vue de se faire rapatrier en Algérie ou de s'engager dans l'armée française pour la durée de la guerre. Quelques jours plus tard, l'occupation des départements du Nord par l'ennemi en amenait d'autres. On en fit embaucher une notable partie comme terrassiers, par le service du génie, pour les travaux de défense du camp retranché de Paris. On assura l'existence matérielle des autres et on les hébergea dans un établissement du bois de Boulogne jusqu'à ce que les communications par terre et par mer fussent devenues possibles ; à la fin du mois d'août, ceux qui n'avaient pas contracté d'engagements dans l'armée furent rapatriés en Algérie.

Mais, dès la fin de 1914, la création des usines de guerre permit à

(1) *Les Kabyles en France.* Rapport de la commission chargée d'étudier les conditions du travail des indigènes algériens dans la métropole, 1914. — O. Depont, *Aperçu sur le recrutement de la main-d'œuvre indigène dans l'Afrique du Nord.* (Extrait du *Bulletin de la Société d'Economie sociale*, septembre-octobre 1925.)

beaucoup de rapatriés de revenir en France ; d'autres y furent attirés par les salaires rémunérateurs qu'ils trouvaient dans les industries privées. La loi du 15 juillet 1914 ayant supprimé le permis de voyage que les administrateurs délivraient auparavant aux indigènes, il fut impossible de surveiller cette émigration, qui donna lieu à des embauchages scandaleux et à des embarquements clandestins, apportant dans la métropole nombre de mauvais sujets, voire même des repris de justice. Le gouvernement général sollicita vainement avec insistance le contrôle des départs et c'est seulement au bout d'un an qu'on se décida à prendre les mesures nécessaires.

On songea bientôt à régulariser et à accroître cet exode ; on le dirigea surtout sur les usines de guerre ; cependant on fit aussi des essais d'utilisation des indigènes comme main-d'œuvre agricole. En juin 1915, un millier d'indigènes destinés aux travaux agricoles dans les départements d'Eure-et-Loir et du Loiret furent levés en Algérie. Au mois de novembre, le sous-secrétariat de l'artillerie et des munitions demandait à l'Algérie 3.000 travailleurs ; le ministre de l'Intérieur en réclamait de son côté pour les tranchées de seconde ligne.

La multiplicité des organismes qui s'occupaient de la main-d'œuvre indigène n'allait pas sans beaucoup de confusion.

En vue d'y remédier, on décida que toutes les mesures relatives au recrutement, à l'organisation, à la répartition et à la surveillance de la main-d'œuvre indigène en France seraient étudiées, décidées et appliquées par la direction des troupes coloniales au ministère de la Guerre, même si ces contingents ouvriers étaient destinés soit à des établissements ne travaillant pas pour la défense nationale, soit simplement au renforcement de la main-d'œuvre agricole. Cette centralisation, excellente à certains égards, avait cependant l'inconvénient de confondre les Nord-Africains avec les autres « coloniaux » noirs et jaunes, dont ils diffèrent profondément.

Le décret du 14 septembre 1916 prévoyait le recrutement, par voie d'embauchages volontaires et à défaut par voie de réquisition, de travailleurs algériens pour les usines de guerre. Pour ne pas nuire aux engagements volontaires, ils devaient être choisis parmi les hommes des classes antérieures à la classe 1915 et âgés de 45 ans au plus.

Le recrutement des travailleurs, comme celui des soldats, donna des résultats très inégaux suivant les régions, tant au point de vue du nombre qu'au point de vue de la valeur. Certaines populations, déjà habituées à l'émigration, s'y prêtèrent d'assez bonne grâce. D'autres s'effrayèrent, et, bien qu'il eût été spécifié que ces indigènes ne participeraient en aucun cas aux opérations de guerre, ils crurent qu'on les envoyait à la mort, et qu'ils ne reverraient plus le pays natal. Réquisitionner

jusqu'à des hommes de 45 ans, c'était décapiter la famille musulmane; cet effort, demandé au moment même où on levait intégralement la classe 1917 et portant sur des hommes déjà âgés et pères de famille, paraît avoir été la principale cause des incidents de la province de Constantine.

Au 1er juillet 1917, les levées administratives de travailleurs donnaient 12.975 auxiliaires, 9.474 travailleurs d'usine recrutés en application de l'instruction ministérielle du 9 février 1916, 29.728 recrutés en exécution du décret du 14 septembre 1916 et 1.037 indigènes recrutés en 1915 pour l'agriculture. Au total, l'Algérie a fourni, pendant la durée de la guerre, 89.000 travailleurs recrutés administrativement. Si l'on y ajoute les travailleurs libres, on arrive, d'après les estimations les plus dignes de foi, au chiffre de 119.000.

La Régence de Tunis envoya près de 30.000 travailleurs, dont 19.000 firent partie de l'organisation des travailleurs coloniaux relevant du ministère de la Guerre. Ces derniers se divisaient en deux catégories. La première, celles des volontaires ayant contracté des engagements renouvelables et d'une durée limitée, fut exclusivement affectée aux travaux industriels; 10.000 Tunisiens prirent part ainsi à l'activité déployée dans les usines de la métropole pour satisfaire aux nécessités de la Défense nationale. La deuxième catégorie fut recrutée dans la seconde partie du contingent militaire en vertu de décrets beylicaux spéciaux ; mis à la disposition des préfets, ils constituèrent de véritables corps d'ouvriers agricoles.

Dès le mois de septembre 1915, un certain nombre de travailleurs marocains furent envoyés en France. En 1916, des instructions furent adressées à tous les chefs de région du protectorat, les invitant à recruter et à diriger sur Casablanca les indigènes désireux de travailler en France. Au total, le Maroc fournit pendant la guerre 35.500 travailleurs.

La meilleure réclame pour le recrutement fut faite par ceux qui se trouvaient en France, et firent des envois d'argent à leurs familles. En Tunisie, au Maroc, les indigènes firent également participer leurs familles aux sommes encaissées par eux ou revinrent dans le pays avec des économies.

Le recrutement des travailleurs coloniaux fut suspendu par une décision du président du Conseil du 25 novembre 1918. Le ministre de la Guerre décida tout d'abord le licenciement de 15.000 travailleurs en instance de départ pour la France dans les ports et les centres de rassemblement. D'autre part, les travailleurs coloniaux qui se trouvaient dans la métropole furent licenciés en fin de contrat et envoyés successivement à Marseille en vue de leur rapatriement. Au 1er décembre 1918, la presque

totalité des ouvriers indigènes était rapatriée et au début de 1920, il ne restait plus que ceux qui préférèrent rester en France.

En Tunisie, les travailleurs coloniaux réquisitionnés furent dirigés sur leurs contrôles civils respectifs, où ils bénéficièrent d'une libération provisoire. Mais ils furent mis à la disposition des Commissions de main-d'œuvre agricole instituées par arrêté du 7 mai 1918, qui firent appel à leur concours pour assurer les récoltes et faciliter ainsi l'œuvre du ravitaillement général.

3. *Les travailleurs indigènes en France après la guerre*

L'exode des indigènes nord-africains en France s'est maintenu et développé après la guerre, comme on pouvait s'y attendre. Les indigènes qui ont touché des salaires élevés et réalisé des économies notables pendant leur séjour en France sont les meilleurs agents recruteurs auprès de leurs coreligionnaires. Le mouvement, comme avant la guerre, est alimenté presque exclusivement par la Kabylie.

Bien qu'on n'ait pas de données précises sur le nombre des travailleurs indigènes séjournant en France, on estime que leur nombre a passé de 52.000 en 1921 à 70.000 en 1922 et 92.000 en 1923. Ils sont actuellement plus de 100.000. La majeure partie réside dans la région parisienne. Ils sont nombreux dans le Nord de la France (départements du Nord et du Pas-de-Calais), dans le Centre (Lyon, Saint-Étienne, Clermont), dans la région méditerranéenne (Marseille).

Le rendement de la main-d'œuvre indigène est des plus médiocres. Ils fournissent un travail irrégulier, changent souvent d'employeurs, sont les premiers renvoyés en cas de crise économique. Ils constituent souvent dans les grands centres des groupes importants de désœuvrés qu'il faut hospitaliser ou rapatrier. La plupart exercent des métiers qui n'exigent pas d'apprentissage ; ils acceptent des emplois souvent pénibles, malsains ou rebutants ; on leur confie de basses besognes, relativement peu rémunérées, que dédaignent les autres travailleurs, en particulier les Français. Dans les mines, par exemple, les Kabyles, inaptes au travail de la veine, sont presque exclusivement embauchés pour l'accrochage, le roulage et surtout le remblayage. Dans les régions dévastées, ils sont employés surtout comme manœuvres dans l'industrie métallurgique ou dans l'industrie du bâtiment. Ils demeurent en général confinés dans les emplois de début. Leurs salaires, qui étaient en moyenne de 3 à 4 francs avant la guerre, sont aujourd'hui de 18 à 20 francs.

Préoccupés avant tout de faire des économies, ils se nourrissent mal,

se logent dans des taudis sans air ni lumière. A Paris, ils vivent dans des garnis de la dernière catégorie, où ils s'entassent à trois ou quatre dans la même chambre. Dans le Nord, ils vivent en commun dans des baraquements et couchent pêle-mêle sur des paillasses mal entretenues et sales. Cependant certaines Compagnies minières mettent à leur disposition des habitations convenables, avec réfectoires et lavabos.

Les indigènes sont une proie facile pour les logeurs, les cabaretiers et les femmes de mauvaise vie, qui exploitent en particulier leur passion du jeu. Lorsqu'ils s'enivrent, ils deviennent querelleurs ; quelques-uns se sont rendus coupables de délits et crimes qui ont inquiété les populations au milieu desquelles ils vivent. En général, ils inspirent peu de sympathie ; on leur reproche surtout leur manque d'hygiène et leur malpropreté. A Paris, où ils sont nombreux surtout dans les XIIIe, XVe, XVIIIe, XIXe et XXe arrondissements, ils sont considérés comme des locataires et des voisins indésirables. Il faut se hâter de dire d'ailleurs que les plaintes qu'on formule en ce qui les concerne sont souvent injustifiées ou tout au moins très exagérées.

Les Kabyles sont, malgré certaines apparences, encore trop différents des populations au milieu desquelles ils sont appelés à vivre pour que cette transplantation se produise sans troubles, aussi bien pour eux que pour les habitants de la métropole. Le fait de remplacer la chéchia par une casquette ou un chapeau ne suffit évidemment pas à transformer leur caractère et leurs mœurs. Cependant, à côté de multiples inconvénients, l'émigration des travailleurs indigènes n'est pas sans offrir certains avantages. Le problème, très délicat, diffère d'ailleurs d'aspect suivant qu'on l'envisage au point de vue de l'Algérie, au point de vue de la métropole ou au point de vue des indigènes eux-mêmes.

L'émigration amène en Algérie une hausse de salaires et une raréfaction de la main-d'œuvre dont les colons se plaignent très vivement, d'autant plus que les bénéfices réalisés par les Kabyles sont employés, comme on le verra plus loin, à racheter des terres de colonisation. Il est clair que, si l'émigration indigène n'était contenue dans de justes limites, les exploitations agricoles de l'Algérie en souffriraient très sérieusement.

Au point de vue de la métropole, la France, déjà obligée avant la guerre de faire appel à la main-d'œuvre étrangère, y est contrainte aujourd'hui dans des proportions beaucoup plus considérables encore. La main-d'œuvre indigène ne risque donc pas de concurrencer la main-d'œuvre nationale. Les indigènes étant sujets français, les salaires qu'ils touchent, les économies qu'ils réalisent, vont enrichir la France d'outre-mer.

L'émigration améliore la situation matérielle des indigènes algériens ;

elle apporte des ressources aux populations kabyles et à l'Algérie elle-même. Il est douteux qu'elle élève beaucoup les capacités manuelles et intellectuelles des travailleurs, étant donné le genre de besognes qu'on leur confie. Il semble cependant que le séjour des indigènes en France doive leur permettre de s'employer plus facilement et avec de bons salaires dans les mines d'Algérie et d'y rendre certains services qu'on demandait auparavant aux Italiens. Les conséquences de l'exode seraient d'ailleurs bien meilleures si les indigènes des régions où ils se recrutent recevaient une éducation professionnelle et technique plus développée.

Enfin l'émigration contribue à la diffusion de la langue française, elle rapproche les Français et les Kabyles ; ces travailleurs qui, en France, prennent si vite nos vêtements, notre nourriture, notre genre de vie, prennent sûrement aussi un peu de nos idées.

Même si l'on admettait que l'émigration des travailleurs indigènes soit un mal, il faudrait s'y résigner comme à un mal nécessaire. La Tunisie et le Maroc, qui sont frappés comme l'Algérie des inconvénients que présente le séjour des indigènes en France, peuvent réussir à empêcher ou tout au moins à retarder ce mouvement. Il n'en est pas de même en Algérie, où l'on ne saurait interdire à l'indigène, qui est Français, de traverser la Méditerranée si bon lui semble. Dans la séance du 18 juin 1924, la Section kabyle des Délégations financières émettait un vœu fortement motivé demandant qu'il ne soit apporté aucune entrave à l'émigration des travailleurs indigènes.

Pour que cette émigration rende les services qu'on peut en attendre, il faut, dans l'intérêt de l'Algérie comme dans celui de la métropole, l'organiser, la surveiller, la moraliser et la contrôler. Il ne s'agit pas d'empêcher l'exode des Algériens vers la France, mais de faciliter leur existence dans la métropole, dans leur intérêt comme dans le nôtre ; on ne songe pas à interdire l'émigration, mais il faut faire en sorte qu'elle s'accomplisse dans les meilleures conditions possibles.

Les Algériens sont des Français qui se rendent de France en France ; ils ne sont donc astreints à aucune déclaration de résidence ; ils ne sont généralement munis d'aucune pièce d'identité. Un contrôle de la main-d'œuvre doit être exercé au départ et à l'arrivée, tant au point de vue de la moralité que pour éviter des rapatriements coûteux. Sans rétablir le permis de voyage qui a été supprimé en 1914, et dont les indigènes ne veulent plus entendre parler, on a tenté de subordonner l'embarquement à la production d'un contrat d'engagement, d'un certificat médical et de pièces d'identité. Une décision du ministre de l'Intérieur en date du 8 août 1924 et une circulaire du gouverneur général du 15 septembre suivant avaient réglementé dans ce sens les conditions d'admission des

travailleurs indigènes dans la métropole (1). Ces mesures n'ont pas donné les résultats qu'on en attendait. Elles n'ont pas ralenti l'exode et ont donné lieu à un certain nombre d'abus, embarquements clandestins et faux contrats d'embauchage. Le décret du 4 août 1926 dispense les indigènes du certificat d'embauchage, mais maintient l'obligation d'une carte d'identité, d'un certificat médical, et la justification d'un certain pécule. Pour réglementer le marché du travail indigène, il faut un régime à la fois tolérant et efficace. On y parviendrait sans doute en créant dans les Offices de placement des régions intéressées une section indigène, en correspondance avec les Offices départementaux d'Algérie et avec le gouvernement général, de manière à diriger ces travailleurs sur les localités de France où l'on a besoin d'eux.

Il y a toute une série de questions à résoudre pour le recrutement, la police, le contrôle du travail, l'apprentissage, le placement. Rien n'a été fait jusqu'ici, sauf quelques efforts d'assistance, tout à fait insuffisants d'ailleurs. Mais les œuvres d'assistance privée ne sauraient suffire; les indigènes sont habitués à être encadrés par des fonctionnaires connus d'eux et parlant leur langue ; ils se sentent abandonnés en France lorsque cet encadrement leur fait brusquement défaut, au moment même où ils en auraient le plus besoin. Il faut de toute nécessité, dans leur intérêt comme dans celui des employeurs et des populations au milieu desquelles ils vivent, un organe de protection en même temps que de surveillance, un commissaire de l'émigration, connaissant et aimant les indigènes, les hospitalisant et les rapatriant en cas de besoin, veillant à l'observation des contrats aussi bien de leur part que de la part des employeurs, surveillant leur hygiène et leur moralité. La Ville de Paris a fini par créer cet organisme indispensable, faute duquel les indigènes ont été trop souvent une occasion de désordres. Dirigé par un administrateur algérien très expérimenté, ayant sous ses ordres des inspecteurs parlant l'arabe et le kabyle, le Service de surveillance et de protection des indigènes nord-africains (2) a déjà rendu les plus grands services. Un dispensaire et une section de placement lui ont été adjoints. Cette organisation devra être étendue aux autres régions de la France où les travailleurs indigènes sont en grand nombre.

---

(1) Louis Milliot, *L'exode des travailleurs algériens vers la métropole* (*L'Afrique française* 1925, *Suppl.* p. 94-98).
(2) Ce Service a son siège 6, rue Lecomte (17e).
(3) L'Inde anglaise a fourni 985.000 hommes pendant la grande guerre.

*
* *

L'Afrique du Nord dans son ensemble a fourni à la France pendant la guerre environ 300.000 soldats et 200.000 travailleurs, soit près de 500.000 indigènes, 5 pour 100 de la population totale (3). Dans l'avenir, elle peut constituer pour nous, par le recrutement des soldats et des travailleurs, la plus précieuse des mines d'or.

Le souvenir des sacrifices consentis côte à côte a renforcé le lien moral entre la France métropolitaine et la France d'outre-mer. Le contact pris avec la population de la métropole par des centaines de milliers d'indigènes a agi et continue d'agir profondément, sans même qu'elle s'en doute, sur la société musulmane de l'Afrique du Nord. L'émigration en France peut avoir pour les indigènes des conséquences dont il est impossible de mesurer l'étendue et les répercussions. C'est un mouvement qu'on ne saurait suivre avec trop d'attention.

CHAPITRE II

La vie économique de l'Afrique du Nord (1)

L'Afrique du Nord n'a pas seulement envoyé à la France des hommes, soldats et travailleurs; elle lui a fourni aussi des produits agricoles et a contribué à son ravitaillement. Ç'a été un de ses rôles essentiels pendant la guerre.

Après la bataille de la Marne et la stabilisation des fronts en France et en Belgique, il devint évident, pour les esprits clairvoyants, que la guerre serait longue. Au début, on s'était préoccupé uniquement des effectifs ; puis on avait concentré tous les efforts sur la fabrication des munitions et du matériel. Mais, bientôt, la question du ravitaillement en matières premières nécessaires à la vie de la nation et à la poursuite de la lutte passe au premier plan et prend pour les belligérants une importance capitale ; la guerre devient essentiellement économique.

Une partie du sol de la France, et la plus riche, est occupée par l'ennemi ; des millions d'hommes sont enlevés à la production nationale pour servir aux armées ou dans les usines de fabrication militaires ; la France s'efforce donc de faire appel à ses possessions d'outre-mer pour combler le déficit de sa production et assurer sa subsistance.

Le programme qui s'imposait consistait à s'efforcer d'une part de maintenir et d'accroître si possible la production, d'autre part de restreindre la consommation. Le but à atteindre était, par un aménagement

---

(1) Les textes se trouvent au *Bulletin Officiel du Gouvernement général de l'Algérie*, au *Journal Officiel tunisien* et au *Bulletin Officiel du Protectorat du Maroc*. — Les principaux documents et ouvrages sont : — pour l'Algérie, *Exposé de la situation générale de l'Algérie* (annuel), (notamment le chapitre sur la vie économique, rédigé par la Direction de l'agriculture et du commerce); la *Statistique générale de l'Algérie* (annuel); la *Statistique du commerce* p. p. l'Administration des douanes (annuel); V. Demontès, *Renseignements sur l'Algérie économique*, Paris, 1922, in-8° ; P. Penciolelli, *Le problème économique et l'aide algérienne*, Paris, 1923, in-8° ; — pour la Tunisie, *Rapport au président de la République sur la situation de la Tunisie* (annuel); *Statistique générale de la Tunisie* (annuel); *Documents sur le commerce de la Tunisie* (annuel); *Notice générale sur la Tunisie*, Toulouse, 1922, in-8° ; — pour le Maroc, *Annuaire économique et financier du protectorat* (annuel); *Statistique du mouvement maritime et commercial du Maroc*, p. p. le Comité des Douanes (annuel); *Exposition de Casablanca* ; *conférences franco-marocaines*, Paris, 1916, 2 vol. in-8° ; *Foire de Rabat*; *conférences franco-marocaines*, Paris, 1917, in-8°; *La Renaissance du Maroc : dix ans de Protectorat*, Rabat, 1922, in-8°. Consulter aussi la collection de l'*Afrique française*.

judicieux des ressources de l'Afrique du Nord, de lui permettre d'abord de se suffire à elle-même et de ne demander au commerce extérieur que les marchandises strictement indispensables, puis de mettre à la disposition de la métropole un excédent de production aussi considérable que possible. D'où deux questions essentielles : celle du ravitaillement de l'Afrique du Nord et celle de l'aide à la métropole. Il s'agit de procurer à l'Afrique du Nord les produits qui lui manquent, tels que le sucre et le charbon, et de réserver à la métropole et subsidiairement aux alliés l'excédent de sa production, en particulier de sa production agricole.

Pour conserver sur le territoire national les ressources indispensables à leur propre existence en même temps que pour en priver l'ennemi, les alliés sont amenés à édicter toute une série de prohibitions d'exportation, auxquelles viennent se joindre plus tard des prohibitions d'importation. L'Etat taxe, rationne et contrôle toute la production et tous les transports, d'une manière de plus en plus complète, de plus en plus étroite, à mesure que la guerre se poursuit.

On ne fait pas à l'étatisme sa part, et on n'aperçoit guère la possibilité de solutions intermédiaires entre le monopole complet, qui en temps de guerre peut se défendre par d'excellents arguments, et la liberté absolue des transactions.

Les conditions générales de la vie économique sont sensiblement les mêmes dans l'Afrique du Nord qu'en France et passent par les mêmes phases. Les principales différences consistent en ce que la crise de main-d'œuvre est moins aiguë, mais en revanche la difficulté des communications maritimes y est encore plus vivement ressentie.

D'une manière générale, l'Afrique du Nord a moins souffert de la guerre que la métropole. Il semble même que, pendant cette période, elle se soit enrichie. Mais cet enrichissement, bien que réel, n'est pas aussi considérable qu'il semble au premier abord. Dans les années qui ont suivi la guerre, une série de mauvaises récoltes, suivies de crises commerciales, sont venues retirer à l'Afrique du Nord une partie des bénéfices qu'elle avait réalisés pendant la période des hostilités.

1. *La législation commerciale*

L'Afrique du Nord, en ce qui concerne la législation des exportations et des importations pendant la guerre, a appliqué les mêmes mesures que la métropole, les prohibitions devenant de plus en plus nombreuses, de plus en plus strictes, les dérogations de plus en plus rares avec la prolongation de la guerre. On arrive peu à peu à supprimer complètement la liberté du commerce. Même pour les échanges avec la métro-

pole, ce sont des organismes officiels qui en sont chargés, aussi bien pour l'exportation que pour l'importation.

En raison même du but poursuivi, le régime des prohibitions est évidemment sujet à de nombreuses et constantes modifications. On ne saurait entrer ici dans le détail de cette législation économique de guerre, extrêmement touffue, compliquée, changeante, contradictoire. Il suffira d'en indiquer les grandes lignes.

Dès que la rupture de la France avec les empires centraux eut été consommée, des mesures législatives énergiques furent prises pour assurer la cessation complète et effective du commerce avec les sujets des pays ennemis. Ces mesures, applicables *ipso facto* en Algérie, furent également appliquées à la Tunisie par des décrets beylicaux et au Maroc par des dahirs du sultan. Pour les relations avec les neutres et les alliés en Algérie, elles furent réglées, à quelques exceptions près, par les textes en vigueur dans la métropole. Dès le début de la guerre, de nombreux décrets prohibèrent l'exportation tant du territoire français que du territoire algérien, des produits, objets et marchandises nécessaires à l'alimentation du pays et aux besoins de l'armée ou pouvant servir au ravitaillement de l'ennemi. Des décisions du même ordre furent prises en Algérie par le gouverneur général, d'accord avec le gouvernement métropolitain, soit pour compléter les dispositions réglementaires qui s'y trouvaient déjà en vigueur, soit pour y apporter, dans certains cas exceptionnels, des dérogations générales. Le régime des prohibitions de sortie comportait en outre l'octroi d'autorisations spéciales d'exportation délivrées par le directeur général des douanes pour les marchandises à exporter de France, et par le gouverneur général, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les décrets du 23 août 1901, pour les marchandises à exporter d'Algérie. Ces autorisations sont toujours subordonnées aux nécessités de la défense nationale ou aux besoins du ravitaillement des troupes et de la population civile. Elles précisent, dans chaque cas particulier, les conditions et les formalités suivant lesquelles l'exportation peut avoir lieu. On s'efforce d'atténuer le plus possible les effets nuisibles de ces restrictions sévères sur le commerce, en accordant de larges et rapides dérogations toutes les fois que les besoins de la colonie ou de la métropole le permettent et que les exportateurs fournissent toutes les garanties désirables sur la véritable destination des marchandises. A partir de 1917, le nombre des marchandises prohibées est sensiblement augmenté, en même temps que certaines dérogations générales, consenties en faveur des pays alliés et de quelques pays neutres, sont supprimées.

Indépendamment de l'application des textes, lois, décrets et arrêtés qui ont établi ou modifié, suivant les besoins du moment, le régime des

prohibitions de sortie, des restrictions spéciales s'imposèrent dans la colonie pour assurer le ravitaillement de la population européenne et indigène ou pour faciliter les achats de l'Intendance. C'est ainsi que des arrêtés et des décisions du gouverneur général prohibèrent la sortie d'Algérie pour toutes destinations, y compris la métropole et les protectorats voisins, des céréales et de leurs dérivés (5 décembre 1914), des ovins (28 mai 1915), des laines (25 mai 1916), des bovins (12 mai 1916), des cuirs et peaux (13 janvier 1917), de l'huile d'olive (30 avril 1917), des caroubes (19 septembre 1917), des légumes secs (26 septembre 1917), des figues sèches (27 septembre 1917), des olives conservées (30 octobre 1917), du charbon de bois et du bois de chauffage (21 janvier 1918), des grignons d'olives (29 mars 1918), des peaux de moutons tannées non corroyées (11 avril 1918), des produits contenant du sucre (17 octobre 1918), des huiles végétales et minérales de toute nature (18 octobre 1918).

Parmi les principaux produits dont l'exportation restait possible sur l'étranger après autorisation spéciale, on peut citer les écorces à tan, les lièges, les tartres et lies de vin, l'alfa, les minerais de fer, de zinc, de cuivre et de plomb (exclusivement pour les pays alliés travaillant pour la défense nationale), les tabacs fabriqués, les cuirs et peaux reconnus impropres aux besoins de l'armée par le service de l'Intendance, les phosphates de chaux (après avis du ministre de l'Agriculture). Mais, en raison de la raréfaction du tonnage, ces exceptions, comme on le verra plus loin, sont demeurées plus théoriques que pratiques.

Pour l'application de la législation sur les prohibitions de sortie, un Comité de ravitaillement, présidé par l'Intendant général de l'Afrique du Nord, fut constitué ; des instructions ministérielles des 20 et 29 mars 1915 sur l'exploitation des ressources de l'Afrique en temps de guerre réglèrent dans les moindres détails la constitution et le fonctionnement de ce service.

En Tunisie, dès le début de la guerre, des mesures extrêmement sévères sont prises, d'abord pour que la Régence se suffise à elle-même et ensuite pour qu'elle fournisse à la métropole l'excédent de sa production sur ses besoins. Le protectorat, de même que la métropole, édicte des prohibitions d'exportation des céréales, des denrées alimentaires ou des produits pouvant intéresser la défense nationale. Afin de parer au déficit de la récolte de céréales de 1914, la nomenclature des prohibitions tunisiennes englobe même certains produits d'alimentation comme le poisson frais et les œufs, dont l'exportation de France était demeurée libre. Les minerais tunisiens de plomb, de zinc et de cuivre sont frappés de prohibitions de sortie par le décret beylical du 27 octobre 1914.

En 1915 et dans les années suivantes, le protectorat continue à

édicter, au fur et à mesure de leur promulgation en France, toutes les prohibitions de sortie décrétées dans la métropole, de manière à maintenir sur ce point une conformité absolue entre la législation française et la législation locale. Des dérogations aux prohibitions sont accordées pour les demandes de sorties sur la France toutes les fois que la production locale excède les besoins de la population civile et des troupes de terre et de mer stationnées ou de passage en Tunisie. Les demandes de sorties sur les pays alliés sont accordées quand les besoins de la métropole, ajoutés à ceux de la Tunisie, le permettent. Quant aux demandes de sorties sur les pays neutres, le protectorat, en ce qui les concerne, se conforme aux instructions de la métropole.

Au Maroc, dès le début des hostilités, le général Lyautey, en prévision des difficultés que le corps d'occupation et la population locale pourraient éprouver pour se ravitailler, décida, par un ordre du 15 septembre 1914 (1), de conserver au Maroc tous les produits ou denrées d'origine locale nécessaires à leur alimentation et à leur entretien et en interdit l'exportation pendant toute la durée de la guerre. D'autres ordres, pris en vertu des pouvoirs sur l'état de siège, prohibèrent l'exportation et la sortie d'un grand nombre de produits et de denrées (2). La réglementation des exportations dans son ensemble suivit celle de la France dans son évolution, avec les modifications résultant nécessairement des circonstances locales.

Le Maroc et la Tunisie étant considérés au point de vue douanier comme pays étrangers, toutes les prohibitions de sortie édictées dans la métropole atteignaient les envois effectués de France et d'Algérie à destination de ces pays. Toutefois, une mesure de dérogation générale avait été prise par décision du ministre des Finances en date du 17 février 1915 ; étaient seules exceptées certaines marchandises qui restaient soumises au régime de l'autorisation préalable. Pour les envois à effectuer d'Algérie sur les protectorats voisins, des arrêtés gouvernementaux des 18 octobre 1915, 20 juillet 1916, 20 août 1918, reprirent les dispositions de cette décision, en ajoutant, au fur et à mesure que les circonstances l'exigeaient, à la liste des marchandises dont l'exportation sur la Tunisie, le Maroc français et les colonies françaises était subordonnée à une autorisation préalable, de nouveaux produits dont le réapprovisionnement devenait de plus en plus difficile par suite des prohibitions d'entrée, des difficultés de transport ou de la fixation de contingents d'exportation strictement calculés d'après les besoins de la

(1) B. O., 28 septembre 1914, n° 101, p. 753.
(2) Liste de ces ordres dans P. Louis Rivière, *Table générale analytique et raisonnée des traités, codes, lois et règlements du Maroc* 1912-1923, librairie du *Recueil Sirey*, 1923, p. 118-121.

consommation algérienne. Les plus grandes facilités furent néanmoins consenties en faveur du Maroc oriental, dont le ravitaillement ne peut s'effectuer normalement que par l'Algérie, et on s'efforça de réduire au minimum les entraves apportées aux relations économiques entre l'Algérie et les protectorats voisins. Ceux-ci en général pratiquèrent la même politique à l'égard de l'Algérie toutes les fois qu'ils purent le faire sans nuire à leur propre subsistance.

Pour les importations, en dehors des dispositions du décret du 27 septembre 1914 qui avait interdit tout commerce avec les ressortissants des pays ennemis et des décisions ministérielles des 19 décembre et 23 février 1916 qui avaient subordonné l'entrée en France et en Algérie des marchandises en provenance des pays neutres à la production de certificats d'origine et de nationalité, aucune restriction ne fut apportée à la liberté d'importation des marchandises étrangères jusqu'au mois de mai 1916. Il fallait cependant restreindre le plus possible la sortie de notre or et limiter par suite nos achats à l'étranger aux produits indispensables à la défense nationale et à la vie économique du pays. La loi du 6 mai 1916 posa donc le principe des prohibitions d'importation; une série de décrets vinrent préciser la nature des produits auxquels se rapportaient ces prohibitions et réglèrent les conditions d'application de la loi. La plupart des marchandises prohibées étaient des articles de luxe. Mais bientôt, des restrictions plus sévères s'imposèrent ; un décret du 22 mars 1917 prohiba l'importation de toute marchandise de provenance étrangère, sous réserve de dérogations accordées, soit à titre général pour des produits à déterminer, soit à titre spécial après examen des demandes individuelles. En Algérie, c'est le gouverneur qui examine les demandes de dérogations partielles et leur donne la suite convenable suivant le caractère d'utilité du produit et la nature de nos relations avec les pays qui doivent le fournir. Il est également tenu grand compte des besoins spéciaux de la colonie, notamment au point de vue du ravitaillement. Un Office des dérogations aux prohibitions d'entrée fut créé en Algérie par arrêté du 8 mai 1918. Dans les cas douteux, les demandes des intéressés étaient communiquées pour avis au Comité des dérogations aux prohibitions d'entrée institué auprès du ministère du Commerce.

En Tunisie, une série de décrets beylicaux, dont le premier en date du 8 septembre 1916, édictèrent les mêmes prohibitions d'importation que celles successivement prononcées en France. Des dérogations, sur lesquelles la métropole était consultée, pouvaient être accordées.

Ainsi, la législation commerciale de l'Algérie et des protectorats s'est conformée, pendant toute la durée de la guerre, à celle de la métropole, aboutissant à une mainmise de plus en plus complète de l'Etat sur tous les organes de la vie économique.

La cessation des hostilités avait fait naître l'espoir que les restrictions apportées à la liberté du commerce extérieur de la France et de l'Afrique du Nord seraient, à brève échéance, entièrement supprimées pour faciliter la reprise de la vie économique. S'inspirant de cette conception, les décrets des 20 janvier et 13 mai 1919 rapportèrent presque toutes les prohibitions d'exportation et d'importation établies depuis le début de la guerre. Mais il fallut bien reconnaître que la crise avait été trop profonde pour que le retour à la vie normale fût possible du jour au lendemain ; les difficultés nées de la guerre n'ayant pas disparu avec elle, le maintien d'une législation exceptionnelle s'imposait pendant un certain temps encore, aussi bien pour protéger le ravitaillement du pays que pour arrêter le déséquilibre des changes. L'Afrique du Nord, en raison surtout des mauvaises récoltes qui l'éprouvèrent après la guerre, comprit qu'il y aurait du danger pour son ravitaillement à suivre une politique économique trop libérale et maintint les prohibitions qui atteignaient les denrées de première nécessité, soit que le pays ne les produisît pas en quantités suffisantes, soit qu'il continuât d'éprouver de très sérieuses difficultés à les importer du dehors. En France même, les décrets de 1919 durent être rapportés, et ce n'est guère qu'en 1922 que la liberté des exportations et des importations fut à peu près complètement rétablie. Encore y eut-il de nombreux retours aux réglementations prohibitives. « Les signes dominants de la politique commerciale suivie depuis la guerre par les différents gouvernements sont l'incohérence et l'instabilité. Nul ne peut prévoir le moment où de ce chaos sortira l'ordre nouveau. » (1)

2. *Les communications intérieures et l'outillage*

La vie économique de l'Afrique du Nord pendant la guerre a été commandée beaucoup moins par les réglementations intervenues que par la difficulté des communications. La grande guerre a été pour elle une crise de circulation beaucoup plus que de production.

A l'intérieur même du pays, les difficultés sont grandes. Les transports ont à faire face à un trafic dont l'intensité varie selon les saisons et selon les années, suivant l'abondance des récoltes, et que Burdeau a très justement qualifié de torrentiel. Même en période normale, l'évacuation d'une récolte comme celle de 1918 eût été compliquée ; à plus forte raison en fut-il ainsi en temps de guerre. En 1918 précisément, les événements du Tafilelt nécessitaient d'importants transports de troupes

(1) C. J. Gignoux, *L'après-guerre et la politique commerciale*, Paris, 1924, in-18.

et de matériel, accaparaient une partie des voies ferrées de la province d'Oran et retardaient l'exportation des céréales acquises par l'Intendance pour le ravitaillement métropolitain. Il en résulta des pertes et des déchets, qui furent d'ailleurs exagérés ; il n'est pas exact, comme on le prétendit, que de grandes quantités de grains stockées à l'intérieur se soient avariées et les pertes de ce chef furent très minimes.

A mesure que la guerre se prolonge, la fatigue et l'usure du personnel et du matériel vont croissant ; la mobilisation des spécialistes des ateliers rend les réparations impossibles et bientôt la moitié des locomotives est indisponible ; les lignes sont surmenées, en même temps que la rareté du combustible oblige à réduire le nombre et la vitesse des trains.

En Algérie, 40 millions de francs seulement, sur un total de 143 millions, avaient été dépensés à la fin de 1914 pour l'exécution des lignes nouvelles prévues au programme de 1907, de sorte que la hausse des prix se fit sentir sur plus des deux tiers de la dépense. Un nouveau programme, s'élevant à 450 millions, avait été arrêté par les assemblées financières algériennes dans leur session de 1914.

Pendant la guerre, l'administration s'efforça de maintenir le plus d'activité possible sur les chantiers de travaux publics, mais elle dut se borner en général aux travaux d'entretien. La mobilisation ayant enlevé au service de la construction des lignes nouvelles la plus grande partie du personnel, on se contenta d'achever les sections de ligne qu'on pouvait terminer en utilisant les approvisionnements parvenus en Algérie avant l'ouverture des hostilités : Boghari-Djelfa, Relizane-Zemmora, Bel-Abbès-Tizi. On construisit aussi quelques kilomètres de voie ferrée pour relier Colomb-Béchar, terminus de la ligne du Sud-Oranais, à la mine de houille de Kenadsa.

Après la guerre, l'Algérie s'efforça tout d'abord d'acquérir le matériel nécessaire à la remise en état et au renforcement des voies ferrées déjà existantes. Elle voulut aussi effectuer le plus rapidement possible la transformation des lignes de Tébessa à Bône, destinées à drainer les richesses minérales, phosphates et minerais de fer, de la province de Constantine. En 1920, un programme de travaux publics de 2.600 millions fut établi, dont 1.600 millions devaient être demandés à un emprunt, autorisé par la loi du 12 juillet 1920, et le reste au budget ordinaire. Mais l'incertitude qui pesait sur le monde entier, les difficultés budgétaires, les prix formidablement accrus des matériaux et de la main-d'œuvre, le désir des assemblées algériennes d'éviter à leurs électeurs de trop lourdes charges fiscales, firent pratiquer une politique de prudence et de recueillement. En 1920 et 1921, les travaux publics furent à peu près complètement suspendus. En 1923, l'amélioration de

la situation permit d'envisager une reprise et un programme restreint fut élaboré en vue d'une réalisation immédiate. Ce programme est établi pour une période de cinq ans, allant de 1925 à 1929 et comporte une dépense totale de 430 millions pour les chemins de fer, dont 75 millions pour la mise en état des lignes actuellement en exploitation et 54 millions pour l'achèvement du programme de 1907. On a donné la priorité aux travaux hydrauliques, et on les a dotés de 38 millions (dont 73 millions pour les irrigations de la plaine du Chélif). En ce qui concerne les travaux des ports, les crédits votés dans les exercices antérieurs et les fonds de concours des Chambres de commerce assurent leur marche; de grands travaux sont entrepris notamment pour le développement des ports d'Alger et d'Oran.

En Tunisie, on s'est borné pendant la guerre à livrer à l'exploitation la ligne de Graïba à Gabès, qui rendit de grands services pour la répression des troubles de l'Extrême-Sud, et la ligne de Menzel-bou-Zelfa à Kelibia, pour l'exploitation des gisements de lignites du cap Bon. L'achèvement du programme des chemins de fer de 1912, retardé par la guerre, fut repris en 1920, à l'aide d'un emprunt de 274 millions autorisé par la loi du 19 août 1920.

La pénurie du matériel ferroviaire, l'irrégularité des trains, l'élévation des tarifs amenèrent dans l'Afrique du Nord, comme en beaucoup d'autres contrées, un remarquable développement des transports automobiles.

La vie économique du Maroc pendant la guerre doit être considérée à part. Dans ce pays, en effet, il ne s'agissait pas, comme en Algérie et en Tunisie, de maintenir tant bien que mal pendant les hostilités une situation depuis longtemps consolidée, mais de créer de toutes pièces et d'organiser en pleine guerre une contrée demeurée jusque là dans la plus complète barbarie.

La politique économique a toujours été un des articles essentiels du programme du général Lyautey. Sauvegarder le Maroc dans la lutte engagée, l'armer par avance en vue de l'après-guerre, tel a été le but poursuivi. Pour conserver la confiance des indigènes, il était nécessaire d'affirmer à leurs yeux la continuation de la vie normale, de donner aux populations la conviction que, malgré les événements d'Europe, nous étions décidés à maintenir chez elles le régime de paix et de justice que le protectorat avait inauguré et dont elles commençaient à apprécier les bienfaits.

« Un chantier vaut un bataillon », proclama le général Lyautey. Comme le nombre des bataillons diminuait, il fallait augmenter celui des chantiers. Le résident général parvint à faire partager cette conviction par les pouvoirs publics et la métropole accorda la mise de fonds nécessaire. Un emprunt de 170 millions avait été autorisé par la loi du

16 mars 1914 ; au moment même où la guerre semblait devoir nous paralyser, on n'hésita pas à employer les fonds de cet emprunt, qui fut porté à 242 millions par la loi du 25 mars 1916. En consacrant ces sommes à des travaux utiles, on évitait le gaspillage d'argent et de vies humaines qu'aurait occasionné une révolte, suivie peut-être d'une conflagration générale de l'Afrique du Nord. L'argent partout répandu, en même temps qu'il entretenait l'activité des chantiers, contribuait à assurer la tranquillité des régions soumises. L'opération, outre son intérêt politique, se trouva excellente au point de vue économique : le Maroc fut doté d'une partie de son outillage, dont le prix de revient après la guerre eût été beaucoup plus élevé.

Tout un vaste programme de travaux avait été dressé peu de temps avant la guerre : construire à Casablanca un grand port aussi bien outillé que possible, capable d'abriter les plus grands navires, et effectuer dans les autres ports des améliorations de moindre importance ; créer un réseau de bonnes routes empierrées, praticables en toutes saisons, et améliorer les pistes ; construire le plus rapidement possible un réseau de chemins de fer militaires à voie de 0 m. 60, destiné au ravitaillement des troupes d'occupation, et préparer la construction des lignes à voie normale ; nettoyer et assainir les anciennes villes indigènes, créer à côté d'elles des villes nouvelles pour les Européens et des camps destinés à les garder ; enfin construire les édifices nécessaires aux divers services civils et militaires (1).

L'exécution de ce programme, qui commençait à peine lorsqu'éclata la guerre européenne, fut reprise dès le mois d'octobre 1914. A Casablanca, les travaux considérables qu'on avait prévus consistaient essentiellement dans la construction d'une grande jetée d'une longueur de 2.000 mètres, par des fonds atteignant seize mètres, abritant le port contre la houle de l'Ouest et complétée par une jetée transversale, les môles et les bassins s'édifiant à l'abri de ces deux ouvrages. Les travaux, qui avaient débuté en 1913, furent continués pendant la guerre, malgré la difficulté de se procurer des ciments ; la grande jetée, qui est l'ouvrage essentiel, fut activement poussée, le port à barcasses terminé en 1918. On améliora l'outillage du port et les services d'acconage ; toutes les dispositions furent prises pour éviter aux paquebots les séjours prolongés en rade. Dans les ports régionaux, Mehdya-Kenitra, Fedhala, Rabat. Mazagan, Safi, Mogador, on amorça presque partout des travaux d'aménagement, qui furent plus activement poursuivis après la guerre, en même temps qu'on achevait le port de Casablanca, dont le coût s'élève à environ 300 millions.

(1) E. Joyant, *Les travaux au Maroc pendant la guerre*, Casablanca, 1918.

La construction des routes, n'exigeant que peu de matériel et presque pas d'engins mécaniques, était relativement facile à exécuter pendant la guerre ; comme elle pouvait en outre être faite en majeure partie par des travailleurs indigènes qu'il s'agissait précisément de ne pas laisser oisifs et qu'elle répandait chez eux des salaires, elle atteignait parfaitement le but poursuivi. Aussi fut-elle très activement poussée. Après quatre ans de travail, 1.500 kilomètres de routes étaient complètement construits et empierrés et un millier de kilomètres étaient en construction, sans compter les pistes sommairement aménagées par le génie militaire. Ces routes relient entre eux les différents ports, donnent accès de la côte aux grands centres de l'intérieur et ouvrent au Maroc occidental une communication avec le Maroc oriental et l'Algérie. Lorsque le programme en cours d'exécution sera terminé, on disposera au Maroc de plus de 4.000 kilomètres de routes.

La construction rapide d'un réseau de routes a rendu accessibles en tout temps des régions qui se trouvaient autrefois complètement isolées. L'emploi de l'automobile a été des plus précieux pour le protectorat marocain dans ses premières années ; il assure les déplacements rapides du personnel de commandement et de direction, ainsi que des commerçants et des colons. Outre les transports de voyageurs, les routes permettent un important trafic de marchandises; mais ces moyens sont lents et onéreux, leur capacité limitée et l'entretien des routes devient extrêmement coûteux dès que les charrois sont intenses : c'est le chemin de fer qui est le grand instrument de pénétration politique et économique.

En ce qui concerne les voies ferrées, nous n'avions pas au Maroc, avant la guerre, notre pleine liberté d'action. Aux termes de la convention franco-allemande de 1911, il avait été stipulé que la mise en adjudication du chemin de fer de Tanger à Fez ne serait primée par celle d'aucun autre chemin de fer marocain. On dut se contenter au début de lignes à voie étroite de 0 m. 60, construites par le génie militaire, constituant essentiellement un organe de transport et de ravitaillement pour les troupes. La construction de ces voies fut activement continuée pendant la guerre ; en 1915, elles allaient de Casablanca à Fez et, dans le Maroc oriental, d'Oudjda à Taza; elles étaient poussées également dans la direction du Tadla et de Marrakech. Dès 1916, les chemins de fer militaires furent ouverts au trafic commercial, la guerre ayant rompu tous les accords avec l'Allemagne et fait disparaître la clause prohibitive du Tanger-Fez. En même temps, on diminuait les pentes, on adoucissait les courbes, on multipliait les voies de garage, on employait des rails plus lourds et des locomotives plus puissantes. Les chemins de fer à voie étroite ont pleinement rempli le rôle qui leur était assigné ; leur développement atteint 1.300 kilomètres; ils ont coûté 130 millions, soit

100.000 francs par kilomètre, dépense qui est amortie en deux ans. Mais ils n'ont qu'un intérêt commercial très limité et seul le réseau à voie large peut amener la mise en valeur du pays.

Le protectorat a fait toute la diligence possible pour la construction de ces voies ferrées commerciales ; le projet a été soumis au Parlement dès 1917, mais c'est seulement la loi du 21 août 1920 qui a approuvé la concession du réseau comprenant, avec la partie du Tanger-Fez située en zone française, une longueur de 1.148 kilomètres ; le coût est évalué à un milliard. Il n'aurait guère été possible pendant la guerre d'organiser les chantiers, même si l'autorisation du Parlement était intervenue plus tôt, faute de personnel et de matériel ; mais, dès la fin des hostilités, la construction a été très rapidement menée, de Casablanca à Fez et de Casablanca aux gisements de phosphate de l'Oued-Zem.

Le protectorat se préoccupa également, sans attendre la fin de la guerre, de l'aménagement des villes. On s'efforça d'une part de conserver aux villes indigènes leur caractère propre et leur cachet artistique, d'autre part de faire en sorte que les villes nouvelles répondissent à tous les besoins modernes de sécurité, d'hygiène, de circulation et d'esthétique, en un mot qu'elles fussent conçues et réalisées suivant les données les plus récentes de l'urbanisme.

Le principe de la séparation des villes européennes et des villes indigènes, principe qui se justifie par des considérations politiques, sanitaires, édilitaires et esthétiques, fut immédiatement posé. Laisser les indigènes chez eux, dans leur cadre, et construire de toutes pièces des villes nouvelles à l'usage des Européens, en dehors de l'enceinte des cités musulmanes, en rattachant les deux villes l'une à l'autre par de grandes artères, tel était le programme. Pour chaque ville du Maroc fut établi un plan d'aménagement et d'extension, qui détermine le réseau des voies publiques, l'emplacement rationnel des principaux édifices, les diverses servitudes ou réserves nécessaires dans l'intérêt de l'hygiène ou de l'esthétique. Le plan comporte de vastes espaces libres et s'efforce en outre d'attribuer à chacun des quartiers de la ville un rôle spécial dans l'ensemble : ici, des villas avec jardins ; là, les bâtiments administratifs ; ailleurs, le quartier du commerce et des banques ; ailleurs encore, la zone des usines.

Le problème de l'urbanisme est un de ceux que le protectorat a le mieux résolus. Cette œuvre a été conduite, sous la direction personnelle et constante du général Lyautey, par un architecte éminent, M. Prost, déjà connu par ses travaux d'urbaniste à Anvers et à Constantinople. L'aménagement des villes nouvelles, prévu avec des idées larges et artistiques, a été réalisé avec énergie et esprit de suite, malgré les résistances des intérêts particuliers. Nous nous sommes montrés en

cette matière les dignes héritiers des Romains et les heureux rivaux des Anglais.

Malgré l'œuvre considérable qui a été accomplie en matière de travaux publics, le Maroc a souffert de la rupture d'équilibre entre sa forte immigration d'hommes et de capitaux et l'état de son outillage économique. C'est que, selon l'expression du maréchal Lyautey, les locataires entraient par la fenêtre pendant qu'on bâtissait la maison. Une pareille précipitation ne va point sans inconvénients. Aussi s'est-on efforcé, aussitôt la guerre terminée, d'aménager et d'équiper le Maroc, de l'adapter aux conditions modernes de la mise en valeur.

3. *Les transports maritimes*

La question vitale pour l'Afrique du Nord pendant la guerre a été celle des transports maritimes.

Bien que la Berbérie, en raison de sa situation « insulaire », ait particulièrement souffert de la difficulté des communications maritimes, la crise ne lui fut point particulière : elle affecta les relations mondiales et alla sans cesse en s'aggravant à mesure que la lutte se prolongeait. La guerre sous-marine, au moyen de laquelle l'Allemagne s'efforça d'entraver le ravitaillement des puissances de l'entente et finalement de détruire leur marine marchande, rendit très précaires les relations de l'Afrique de Nord avec la métropole et eut sur sa vie économique des conséquences profondes. Même sans la guerre sous-marine, cette crise se serait produite, la plus grande partie du tonnage étant réquisitionnée ou affrétée et consacrée aux besoins de la défense nationale, transports de troupes, de munitions, ravitaillement des alliés. Dans ces conditions, il devint de plus en plus difficile à l'Afrique du Nord de se procurer le tonnage nécessaire pour ses exportations aussi bien que pour ses importations. Seuls, les besoins les plus urgents reçurent satisfaction, partiellement et tardivement.

Dès la fin de 1914, l'administration algérienne appela de façon pressante l'attention des ministres intéressés sur le préjudice considérable causé au commerce de la colonie et au ravitaillement de la métropole et des armées par l'insuffisance des moyens de transport par mer, ainsi que par l'encombrement des ports sur lesquels étaient dirigés les produits algériens, Marseille, Bordeaux et Rouen tout particulièrement. Cette situation menaçait d'aboutir au blocus absolu de l'Algérie et ses conséquences devenaient chaque jour plus graves, en raison du concours de plus en plus étendu demandé à la colonie par les services du ravitaillement. Des démarches furent entreprises auprès du ministre des Travaux publics,

de la Chambre de commerce de Rouen, des Compagnies de navigation maritimes et fluviales. Dans les ports de la Méditerranée, on s'efforçait d'obtenir le retour des fûts vides, la libération des wagons-réservoirs de Cette réquisitionnés par l'autorité militaire, etc. Il fut donné satisfaction à l'Algérie dans la mesure du possible.

Du 1er août 1914 au 1er août 1916, le nombre total des navires affectés à l'Algérie descendait de 109 à 50 unités, leur portée collective de 313.000 à 76.000 tonnes, le tonnage annuel de 11.290.000 à 3.631.000 tonnes. C'est surtout pour les ports de l'Océan et du Nord que l'insuffisance des moyens de transport se fit sentir, l'agglomération parisienne et le Nord de la France ayant toujours constitué les centres principaux de consommation des vins de l'Algérie ; la hausse des frets et l'accroissement des risques résultant de la guerre sous-marine modifia cette proportion au profit des ports de la Méditerranée.

Les difficultés de transport sont plus ou moins sensibles suivant qu'il s'agit de produits représentant un plus ou moins gros tonnage ; elles portent principalement, à la sortie sur les vins, à l'entrée sur les charbons. On obtint cependant en 1916 la déréquisition d'un certain nombre de navires appropriés au transport des vins.

En 1917, le tonnage embarqué est à peu près le même qu'en 1916, mais le tonnage débarqué diminue encore. Les principaux produits : céréales, moutons, bovins, vin, etc., étant en totalité ou pour la majeure partie réservés aux besoins de l'armée, sont transportés sur des navires affrétés. L'embarquement des primeurs et des vins se fit sans trop de peine. Les plus grosses difficultés portèrent sur l'importation des charbons, de l'essence et du pétrole.

Au début de 1918, les flottes de commerce sont entièrement réquisitionnées par les alliés. De la liberté absolue, à laquelle personne n'osait porter atteinte en 1915, on en était arrivé, après trois ans d'expérience troublées par maintes hésitations, à une militarisation complète de la flotte commerciale. A la veille de l'entrée en guerre des Etats-Unis, l'Algérie avait acheté des navires en Amérique ; le gouvernement américain les réquisitionna presque aussitôt et les évalua à un prix inférieur au prix d'achat. De nombreux navires furent retirés des lignes d'Algérie pour le transport des troupes américaines. Si l'on joint à ces causes la diminution du tonnage par la guerre sous-marine, on ne sera pas surpris que les commerçants et les exportateurs aient éprouvé les plus sérieuses difficultés à se procurer les navires qui leur étaient nécessaires.

En vertu de la loi du 2 avril 1889, le monopole de la navigation entre la France et l'Algérie, considéré comme un cabotage, est réservé au pavillon français. La suspension de ce monopole parut de nature à remédier

à la crise des transports, et un décret du 29 mai 1915 réalisa cette suspension pour la durée des hostilités. Mais, en raison des risques de guerre et du fait que les navires étrangers trouvaient à s'employer ailleurs aussi avantageusement sinon plus qu'en Algérie, l'application de cette mesure ne donna pas des résultats aussi considérables qu'on l'avait espéré. Aucune ligne de navigation régulière ne s'établit. Les pavillons espagnol, grec et italien prirent une certaine part au cabotage entre la France et l'Algérie ; cette part, pendant toute la durée de la période de la suspension, ne dépassa pas 14 pour 100 au débarquement et 22 pour 100 à l'embarquement. Aussi le rétablissement du monopole de pavillon, à partir du 24 octobre 1921, passa-t-il à peu près inaperçu.

En Tunisie, la situation fut sensiblement la même qu'en Algérie et la préoccupation du tonnage aussi angoissante. Le tonnage français s'étant raréfié dans une proportion beaucoup plus considérable que celui des alliés, les relations avec l'Angleterre devinrent plus faciles que celles avec la métropole. Tandis que le tonnage français dans les ports tunisiens passait de 1.921.000 tonnes en 1913 à 279.000 tonnes en 1918, le tonnage italien de 1.211.000 tonnes à 136.000, le tonnage anglais, dans la même période, s'abaissait seulement de 648.000 à 439.000 tonnes.

En 1917, le protectorat essaya, comme l'Algérie, de se constituer une flotte et acquit 4 navires pour son ravitaillement. Mais les accords avec l'Angleterre et les Etats-Unis amenèrent la métropole à se réserver la direction complète du mouvement des navires, qui furent cédés à la France.

Le Maroc, lui aussi, souffrit pendant la guerre de la pénurie des transports maritimes. Le service de l'Intendance fut chargé de passer avec les Compagnies de navigation les contrats nécessaires, de répartir les bateaux disponibles entre les ports de débarquement et de les diriger sur les ports destinataires. Un sous-intendant militaire fut délégué en permanence à Paris pour servir de trait d'union entre le protectorat et les ministères intéressés, en vue, d'une part, de faciliter l'envoi au Maroc des bateaux indispensables à l'enlèvement des récoltes et, d'autre part, d'assurer l'utilisation de ces mêmes bateaux pour l'importation au Maroc des produits qui lui faisaient défaut.

En 1919, la flotte ayant été déréquisitionnée, la liberté fut rendue au commerce pour le chargement des navires mis à sa disposition. Avec la cessation de la guerre sous-marine et l'augmentation de la construction navale, le mouvement de la navigation progressa très nettement. Cependant la crise ne prit pas fin immédiatement ; c'est seulement en 1920 qu'elle peut être considérée comme à peu près terminée. A une formidable hausse des frets succéda bientôt une baisse non moins rapide. Cependant la houille pour les relâcheurs manqua longtemps encore à Oran et

à Alger, et ce n'est qu'en 1922 que le mouvement des navires dans ces ports redevint à peu près exactement ce qu'il était en 1913.

On ne saurait assez insister sur l'importance que présente pour l'Afrique du Nord tout ce qui touche aux transports maritimes. Elle s'est toujours plainte très vivement de l'insuffisance et des exigences des Compagnies de navigation françaises. Le remède semblerait devoir résider dans la constitution d'une flotte algérienne et nord-africaine, gérée et commanditée par les producteurs eux-mêmes. Cependant l'heure ne paraît pas venue d'une pareille entreprise ; les petites Compagnies de navigation algérienne anciennement existantes ont même périclité ou disparu. Il ne paraît pas possible d'ailleurs d'avoir des lignes commerciales régulières pour l'enlèvement de la production agricole de la Berbérie ; en raison des variations que présente cette production d'une année à l'autre et du caractère nettement saisonnier qu'elle affecte, on risquerait de voir le matériel naval sans emploi pendant une partie de l'année.

La question des transports de la poste, des passagers, des primeurs et des marchandises de grande vitesse est distincte de celle des transports commerciaux proprement dits ; elle est aussi beaucoup plus inquiétante et plus difficile à résoudre. Le régime actuel est un régime provisoire, fixé par la convention du 16 décembre 1896 et sans cesse renouvelé depuis 1900 par tacite reconduction. Une grande Commission fut instituée par un arrêté ministériel du 18 août 1915 pour l'étude de ce problème. Elle posa le principe que les services entre la France et l'Afrique du Nord sont des services publics, qu'on ne peut abandonner à l'initiative privée et qui ne sont pas assimilables aux lignes commerciales ordinaires. Elle s'efforça de déterminer la forme sous laquelle devaient se produire l'intervention et le contrôle de l'Etat ; elle se rallia à une proposition de M. Broussais qui préconisait la constitution d'un consortium des Compagnies de chemins de fer françaises et algériennes, auquel serait confiée l'exécution des services maritimes franco-algériens et qui les exploiterait dans les mêmes conditions que les réseaux ferrés, c'est-à-dire avec une garantie d'intérêt et sous le contrôle de l'Etat. Ce projet reçut l'approbation des assemblées algériennes, mais, le 27 février 1918, M. Bouisson, commissaire aux transports maritimes, fit connaître qu'il se proposait de constituer une flotte d'Etat pour nos colonies. En 1920, on revint au projet de consortium des Compagnies de chemins de fer et de navigation ; ce consortium jusqu'ici n'a pas réussi à se constituer et la question n'est pas résolue. Les Compagnies concessionnaires ont dénoncé leur contrat le 11 juin 1919, mais continuent néanmoins à assurer les services ; des navires de la flotte d'Etat, type « Gouverneurs généraux », leur ont été remis en gérance pour remplacer leur matériel

déjà très vieilli avant 1914 et considérablement réduit par la guerre sous-marine.

Il importe au plus haut point que les communications maritimes entre la France et l'Afrique du Nord soient organisées sur des bases impeccables. L'Etat a l'évidente obligation d'assurer des communications régulières, fréquentes et rapides entre la France d'une part, l'Algérie, la Tunisie, et le Maroc d'autre part, sous peine de compromettre les intérêts vitaux de la métropole et de ses possessions trans-méditerranéennes.

4. *La production de l'Afrique du Nord.*

Accroître la production sous toutes ses formes, mettre en valeur toutes les richesses du sol et du sous-sol, c'est à quoi la France travaille dans l'Afrique du Nord depuis qu'elle y est établie; c'est une des parties les plus essentielles de sa tâche. La colonisation européenne tire des surfaces qu'elle occupe un meilleur parti que les indigènes, mais ceux-ci d'autre part, en raison de leur nombre, ont un rôle de premier ordre dans la production agricole, en particulier dans la production des céréales; en augmentant seulement d'un quintal par hectare la production indigène en Algérie, on aurait un accroissement d'un million de quintaux de blé et de 1.200.000 quintaux d'orge.

Mais la production ne s'improvise pas, surtout en temps de guerre. A cet égard, comme à beaucoup d'autres, on ne peut que recueillir les fruits de ce qu'on a semé en temps de paix ou regretter de n'avoir pas fait davantage lorsqu'il en était temps encore. Il faut d'ailleurs préciser. La seule production qu'il s'agissait d'accroître pendant la guerre était évidemment celle des céréales alimentaires, car les arbres fruitiers, l'olivier en particulier, demandent un certain nombre d'années pour donner des revenus. On a même reproché à certains colons algériens, non sans quelque apparence de raison, d'avoir continué à porter leurs efforts pendant la guerre sur la reconstitution de leurs vignobles atteints par le phylloxéra et sur l'extension de leurs plantations de tabac, alors que le vin et le tabac ne se classaient pas au premier degré parmi les besoins au point de vue de l'urgence. Pour d'autres produits, tels que les lièges, les alfas, les produits miniers, la guerre, bien loin de réaliser des progrès, marqua comme on le verra, une régression considérable, en raison du manque de main-d'œuvre et de moyens de transport.

Au point de vue de la main-d'œuvre, le déficit ne se fit pas trop gravement sentir jusqu'en 1917. On s'efforça dans la mesure du possible de conserver aux travaux de la terre les hommes indispensables, par des permissions agricoles, des détachements temporaires à la terre, la parti-

cipation de la main-d'œuvre militaire, une meilleure utilisation de la main-d'œuvre indigène. En Algérie, on disposa des Espagnols pendant toute la durée de la guerre ; en Tunisie, des Italiens jusqu'à l'entrée en guerre de l'Italie. Malgré le départ des premiers contingents de travailleurs indigènes, il demeura un nombre suffisant d'ouvriers ; mais les allocations, l'élévation des salaires, l'augmentation de valeur des produits du sol, invitaient beaucoup d'entre eux à réduire le nombre de leurs journées de travail.

Dès le début de la guerre, on souffrit de la pénurie d'ouvriers de métiers, spécialistes et techniciens, presque tous mobilisés. On s'ingénia à utiliser les ouvriers âgés et les apprentis, mais ceux-ci furent pris peu à peu par la conscription et le nombre des établissements obligés d'interrompre leur exploitation augmenta graduellement. Les cadres spéciaux pour les travaux de vendanges, de vinification, de labours, de moissons, se raréfièrent.

A partir de 1917, la situation s'aggrave au fur et à mesure que s'intensifie le recrutement des travailleurs coloniaux. Les exploitations minières voient le chiffre de leurs ouvriers indigènes baisser notablement. Les colons se plaignent très vivement ; ils déclarent qu'on ne peut leur demander d'alimenter la métropole et d'augmenter les cultures si on les prive de main-d'œuvre. Ce que la France gagne d'un côté est perdu de l'autre; la question se pose de savoir si ces travailleurs, médiocrement habiles, ne rendraient pas plus de services en restant en Algérie même comme ouvriers agricoles. Ces plaintes sont sans doute inspirées en partie par des intérêts privés ; cependant, même au point de vue des intérêts généraux, elles semblent n'être pas sans fondement. En 1918, si on ajoute au chiffre des soldats celui des travailleurs, on voit qu'en Algérie plus du tiers de la population mâle indigène de moins de 40 ans est utilisé en France ; il paraissait impossible de faire davantage sans compromettre la production et arrêter la vie économique. En Tunisie, la situation était à peu près la même ; un décret du 24 avril 1918 investit les autorités civiles du pouvoir de réquisitionner les ouvriers agricoles.

Dès 1919, avec la démobilisation des travailleurs coloniaux, malgré la hausse des salaires et la diminution de rendement du travail ouvrier, la situation tend à redevenir normale au point de vue de la main-d'œuvre indigène ; elle est complètement rétablie en 1920.

On s'efforça de toutes les manières de développer la production agricole pendant la guerre. En Algérie, en Tunisie, au Maroc, gouverneurs et résidents généraux, administrateurs, contrôleurs, officiers des affaires indigènes, chefs indigènes grands et petits rivalisèrent de zèle à cet égard et ne cessèrent de se préoccuper de ce problème.

L'Algérie, la plus ancienne et la plus avancée des trois possessions

françaises, a beaucoup fait pour stimuler les agriculteurs indigènes et donné, notamment dans ses sociétés de prévoyance, des exemples excellents, qui ont été imités par ses voisines. Pendant la guerre, la nécessité d'intensifier la production du sol conduisit à envisager la création de sociétés indigènes de culture, dites *Djemaâ-el-Fellahia*, consistant à grouper un certain nombre de fellahs sous la direction de personnalités administratives, d'agriculteurs européens et indigènes. Les sociétaires s'engagent à suivre les règles fixées par un cahier des charges et reçoivent en retour des avances (semences, cheptel vif et mort, etc.) nécessaires pour assurer une culture rationnelle. Ces avances, toujours remboursables, sont faites avec les fonds des sociétés indigènes de prévoyance, les fonds de douars ou les subventions de l'administration. En donnant aux petits fellahs les moyens de cultiver convenablement, on peut espérer tirer des immenses surfaces qu'ils occupent de meilleurs rendements, en même temps qu'on améliorera leur situation de la manière la plus heureuse. Les premiers essais de Djemaâs de fellahs, faits dans la région de Sétif, furent très encourageants. D'autre part, des centres d'éducation professionnelle, destinés à propager parmi les indigènes les méthodes de culture et les procédés de travail qui leur permettront d'accroître leur production, ont été créés dans un certain nombre de communes mixtes.

En Tunisie comme en Algérie, l'administration s'était de longue date préoccupée du relèvement économique des indigènes. Cette politique avait inspiré tout un ensemble de mesures : institution de sociétés de prévoyance indigènes, création du crédit à long terme pour les cultivateurs, fonctionnement d'un Comité de subsistance pour les années de disette, développement de l'enseignement professionnel. Un organisme spécial, duquel ressortissaient toutes les questions économiques intéressant les indigènes, avait été créé en 1913, dix-huit mois environ avant la guerre, sous le nom de *Services économiques indigènes*. Placé en face du colon français, le cultivateur indigène se rend compte des avantages de la culture européenne. Il aperçoit le but à atteindre, mais les moyens d'y parvenir lui font défaut. Ne jouissant le plus souvent de sa terre que par une location à court terme, il n'a ni le temps, ni la sécurité nécessaires pour la cultiver comme il faudrait ; rongé par l'usure et incapable de trouver du crédit, il ne peut faire l'acquisition du cheptel et des instruments indispensables. Des coopératives agricoles, filiales des sociétés de prévoyance, furent fondées pour mettre le crédit à la disposition des indigènes. Des conférences furent faites, des brochures distribuées. On vulgarisa les bonnes méthodes de taille et de greffage de l'olivier. Une ferme-école indigène fut créée à Smindja, près de Tunis. Mais le mobile le plus puissant qui détermine le paysan tunisien à rénover ses méthodes de culture est assurément l'espoir de devenir loca-

taire à long terme ou propriétaire. Des mesures furent prises pour permettre l'accession des indigènes à la petite propriété par le lotissement des terrains domaniaux, des terres collectives, des *habous* publics et privés.

Au Maroc, le général Lyautey fut un des premiers à avoir le sentiment très net que la guerre serait longue et que la lutte économique n'aurait pas moins d'importance que la lutte militaire. Derrière l'armature du front marocain, indigènes et colons continuèrent à cultiver le sol. La plupart des colons furent mobilisés sur leurs fermes et mis en sursis d'appel. Ce fut au début une mesure politique : elle eut comme conséquence heureuse par la suite de maintenir la production européenne à son taux normal.

Mais la colonisation française au Maroc se réduisait à peu de chose en 1914, puisque le protectorat datait de la veille de la guerre. C'est donc aux indigènes, qui représentaient 98 pour 100 de la production, qu'il fallait faire appel pour le ravitaillement de la France et de ses alliés. La paix française, la sécurité établie, la cessation des guerres entre tribus et des pilleries du Makhzen devaient les inciter puissamment à développer leurs cultures. L'action administrative se traduisit de différentes manières : conseils donnés soit par les inspecteurs d'agriculture, soit par les officiers de renseignements, prêts de semences, primes à l'élevage, constitution de sociétés indigènes de prévoyance. Des primes furent données à la culture européenne, à la culture du blé tendre, à la motoculture ; des mesures furent prises pour la location à court terme de terres domaniales et le prêt d'animaux de trait.

Ces mesures administratives ne demeurèrent assurément pas sans effet. On peut citer, à titre d'exemple, les cultures audacieusement entreprises en 1918 sous l'impulsion du commandant Labrue et de l'agha Bou-Aziz ben Gana dans la région de Biskra, réputée jusque-là désertique, et qui donnèrent près de 100.000 quintaux de céréales. Cependant, d'une manière générale, les encouragements officiels n'agissent que faiblement sur la production agricole. Le stimulant le plus efficace en cette matière fut l'intérêt même du producteur, incité pendant la guerre à augmenter ses emblavures par les hauts prix que, malgré les réglementations plus ou moins arbitraires, atteignirent les denrées alimentaires.

Mais surtout, l'Afrique est le pays des vaches grasses et des vaches maigres ; les bonnes et les mauvaises périodes s'y succèdent suivant un rythme irrégulier et impossible à prévoir. L'abondance des récoltes est déterminée beaucoup moins par l'étendue des surfaces cultivées que par les conditions atmosphériques et la répartition des pluies, sur lesquelles l'homme est sans action.

Les statistiques concernant l'Afrique du Nord, aussi bien les statistiques agricoles que les statistiques démographiques, sont si médiocres qu'il est bien difficile de les utiliser. Il faut convenir d'ailleurs que leur établissement se heurte à des difficultés particulières, la masse des petits agriculteurs indigènes ne se prêtant guère à une déclaration ou à une enquête quelconques. Cependant, si l'on se borne aux données les plus générales (1), on constate que, sauf en Tunisie où la récolte de 1914 avait été très déficitaire, les rendements des céréales pendant les années de guerre ont été dans l'ensemble à peu près moyens. Quant à l'année 1918, elle a été exceptionnellement belle, la plus belle sans doute que l'Afrique du Nord ait connue depuis un siècle. Le cheptel bovin et ovin s'est maintenu dans un état et à un chiffre convenables. La récolte d'huile d'olive ,qui intéresse particulièrement la Tunisie, a été exceptionnellement bonne en 1916, très mauvaise en 1917, moyenne les autres années. La récolte viticole, qui est de première importance surtout pour l'Algérie, a été très belle en 1914, très médiocre en 1915, à peu près moyenne les autres années. Somme toute, les circonstances atmosphériques ont été favorables à l'Afrique du Nord pendant la guerre, pour son bonheur et pour celui de la métropole. Aucune sécheresse, aucune famine n'a eu lieu de 1914 à 1918 et la production agricole s'est maintenue à un taux convenable.

Il n'en a pas été de même dans les années qui ont suivi la guerre. En 1919, la récolte avait été médiocre; en 1920, la sécheresse fut extrême et la récolte presque nulle (2). Alors qu'en Algérie, de 1913 à 1918, la récolte de blé avait toujours atteint plus de 7 millions de quintaux et s'était élevée à 13 millions en 1918, elle tomba à 1.800.000 quintaux en 1920. Pour l'ensemble des céréales, on obtenait 6 millions de quintaux, au lieu de 30 millions en 1918, et la part des indigènes dans ce total ne dépassait pas 3 millions de quintaux; 1920 est la plus mauvaise année qu'il y ait eu depuis la famine de 1867. Certaines parties des départements d'Oran et d'Alger ne récoltèrent absolument rien. Les pasteurs furent éprouvés plus cruellement encore que les cultivateurs de céréales ; certaines régions perdirent 60 et 70 pour 100 de leur cheptel. La misère et le typhus s'abattirent sur les malheureuses populations indigènes. Des mesures furent prises pour leur venir en aide. Des asiles où ils trouvèrent un abri, des vivres, des vêtements, furent créés dans le sud des départements d'Alger et d'Oran. Dans la commune mixte d'Ammi-Moussa, il fallut assister 11.000 indigènes sur 44.000 et la

(1) V. les tableaux en appendice.
(2) Augustin Bernard, *La situation économique de l'Algérie* (*Revue Politique et Parlementaire*, 10 juin 1921).

proportion fut à peu près la même dans la commune mixte de Zemmora. On organisa des chantiers de travaux publics, on prit des mesures pour permettre aux indigènes éprouvés par la sécheresse de subsister jusqu'à la récolte suivante et pour leur procurer des grains de semence. On fit également aux populations pastorales des avances à titres de prêts remboursables pour les aider à reconstituer leur cheptel.

La situation en 1920 n'était guère meilleure en Tunisie et seul le Maroc occidental avait une récolte à peu près normale. L'année 1921 fut heureusement plus satisfaisante, mais les années 1922 et 1924, sans être aussi déficitaires que 1920, donnèrent de très mauvaises récoltes. Une crise économique très dure a donc sévi dans l'Afrique du Nord après la guerre et lui a fait perdre une partie des bénéfices qu'elle avait réalisés pendant la période des hostilités.

5. *Le ravitaillement de l'Afrique du Nord et les importations.*

En même temps qu'on s'attachait à faire continuer les travaux agricoles pendant la guerre, à ne pas interrompre complètement les travaux publics et à favoriser la reprise des transactions commerciales, il fallait se préoccuper d'assurer l'alimentation des populations européennes et indigènes, tout en faisant participer l'Afrique du Nord dans la plus large mesure possible au ravitaillement de la métropole. Des problèmes nouveaux se posèrent, qu'il fallut résoudre dans des conditions particulièrement difficiles.

Pour l'étude de ces problèmes et la solution de ces difficultés, une Commission supérieure d'action économique avait été créée en Algérie dès le mois d'août 1914 ; elle était chargée d'étudier les questions intéressant le ravitaillement de la population civile et la vie économique de la colonie ; cette Commission élabora tout un programme d'action concernant l'alimentation de l'Algérie, l'assistance publique, les travaux, la main-d'œuvre, etc. Plus tard, un arrêté du Gouverneur général du 28 février 1917 créa un Conseil d'action économique, en vue de rechercher les moyens propres à maintenir et à développer l'activité agricole, industrielle et commerciale de la colonie et d'intensifier le concours qu'elle pourrait apporter à la métropole : des conseils d'étude régionaux, constitués dans chaque arrondissement sous l'autorité des préfets, assistaient le Conseil d'action économique. Enfin l'importance croissante des questions de ravitaillement amena la création, par arrêté du 26 février 1918, d'un Comité de ravitaillement, qui eut pour mission de s'occuper de toutes les questions intéressant la vie économique du pays ; de dresser périodiquement l'inventaire des ressources alimentaires et des besoins

de la colonie, ainsi que de tous les produits nécessaires au maintien de la vie économique ; il devait également signaler l'urgence des demandes à adresser au gouvernement métropolitain pour assurer le ravitaillement de l'Algérie et l'exportation de ses produits ; mettre d'accord les diverses administrations intéressées, empêcher les gaspillages, les spéculations et les fausses manœuvres.

En Tunisie, dès 1914, le protectorat exerça un contrôle attentif sur la production et la consommation. Aux difficultés résultant de la guerre européenne vinrent dès le début s'ajouter celles qui résultaient d'une crise agricole des plus graves. Le gouvernement, investi le 14 août 1914 du droit de réquisition, constitua aussitôt les stocks d'approvisionnement nécessaires à la vie du pays. Un décret du 21 septembre 1914 institua un compte spécial de ravitaillement, alimenté par des disponibilités temporaires de trésorerie et par des avances de la Banque de l'Algérie; au moyen de ce fonds spécial, le protectorat put faire face aux multiples opérations nécessitées par le ravitaillement local.

Au Maroc, le service de l'Intendance, qui, avant la guerre, était chargé seulement de satisfaire aux besoins des troupes, reçut la mission d'assurer le ravitaillement local et l'exportation sur la France des denrées que ce ravitaillement n'absorbait pas entièrement. Il ne pouvait être question, comme en France et aux colonies, de procéder par voie de réquisition. Mais il fut décidé que tous les produits nécessaires à l'armée seraient frappés d'interdiction de sortie et seraient non pas réquisitionnés, mais simplement réalisés, c'est-à-dire achetés sur offres à des conditions identiques ou du moins analogues à celles employées pour le réapprovisionnement du corps d'occupation. En fait, ce fut l'Intendance que le gouvernement chargea des opérations d'achat, qui nécessitèrent une série d'études, de décisions, d'instructions ; des centres d'achats furent créés dans les ports et dans l'intérieur ; les achats une fois opérés, l'Intendance assurait le transport des denrées de l'intérieur vers la côte, et pour les quantités excédant les besoins du pays, leur exportation vers la métropole.

Les organes du ravitaillement eurent à se préoccuper avant tout des céréales, qui sont à la base de l'alimentation humaine. Il est assez difficile, dans l'Afrique du Nord, de savoir exactement quelle est la quantité de céréales consommée dans le pays même ; il semble d'ailleurs que cette quantité se soit accrue pendant et après la guerre, en raison du bien-être qui s'est répandu chez les indigènes ; ceux-ci tendent à substituer le blé à l'orge dans leur alimentation.

L'Afrique du Nord, et l'Algérie en particulier est exportatrice de céréales dans les bonnes années ; au contraire, lorsque la récolte est déficitaire, elle devient importatrice. En période normale, il y a d'ailleurs,

suivant les prix, les qualités, des exportations suivies de réimportations, particulièrement sous forme de farines, si le besoin s'en fait sentir. Les récoltes de l'Afrique du Nord ayant lieu six à huit semaines avant celles de France, les céréales parviennent dans la métropole au moment le plus opportun, quand les stocks s'épuisent ; on exporte pour bénéficier des hauts prix qui précèdent la soudure, quitte à réimporter plus tard des blés et des farines.

Pendant la guerre, les choses ne se passèrent point avec tant de simplicité. Il fallait calculer aussi exactement que possible la quantité de céréales nécessaires au pays même, et ne laisser sortir que l'excédent, étant donné la difficulté de se réapprovisionner. On pouvait, semble-t-il, y parvenir assez facilement ; la sortie des céréales, tout au moins des céréales panifiables, étant interdite même à destination de la métropole, elles étaient réservées à l'administration militaire et l'Intendance seule avait la charge des achats et des expéditions. Une partie de ces achats, conservée sur place pour les besoins locaux, était rétrocédée par l'Intendance pour la consommation de l'Afrique du Nord. C'est bien ainsi qu'on opéra dans la pratique, mais la législation des céréales dans l'Afrique du Nord pendant la guerre fut extrêmement confuse ; on vit se succéder une série de mesures contradictoires, dont aucune politique nette ne se dégageait. Chaque année, la fixation du régime de la récolte donne lieu à de longues négociations et les décisions nécessaires interviennent trop tardivement. En 1915 par exemple, le ministère, après avoir demandé 3 millions de quintaux de blé à l'Algérie, y renonce ; tantôt il déclare qu'il achètera toutes les céréales, tantôt le blé seulement, puis le blé tendre seulement, enfin rien du tout. Tout l'été se passe dans l'incertitude et cette incertitude encourage la spéculation. La sortie fut autorisée pour l'orge et l'avoine le 10 juin, pour le blé le 29 juin, de nouveau interdite le 3 août, rétablie pour le blé dur, sur la demande du commerce marseillais, le 1er septembre. Lorsque le service de l'Intendance voulut reprendre ses achats, il se heurta aux plus grandes difficultés. Mêmes hésitations, mêmes incertitudes pour la fixation du régime de la récolte de 1916.

De 1914 à 1918, les récoltes algériennes suffirent à l'alimentation de la colonie et laissèrent des excédents pour l'exportation. Il n'en fut malheureusement pas de même dans les années qui suivirent la guerre ; la situation se trouva complètement renversée et l'Algérie, loin de pouvoir alimenter la métropole, eut la plus grande peine à suffire à sa propre existence. En 1919, le déficit fut déjà considérable ; le service du ravitaillement rétrocéda à l'Algérie 300.000 quintaux de blé tendre et 760.000 quintaux de blé dur de la récolte de 1918 ; ces rétrocessions ne suffirent pas et il fallut recourir à des importations pour la soudure ; l'Algérie obtint des stocks de farine de maïs, la cession de cargaisons

flottantes, la cession de 45.000 quintaux de blé du gouvernement tunisien, de 20.000 quintaux du gouvernement marocain.

La situation empira avec la récolte presque nulle de 1920. Il ne fut donné suite ni assez tôt, ni assez complètement, aux demandes réitérées du gouvernement général et des représentants de l'Algérie au Parlement en vue d'obtenir que fussent maintenus dans la colonie les grains de la récolte de 1918 qui restaient à exporter. En raison de la guerre européenne et de la situation économique mondiale si troublée qui en fut le résultat, la mauvaise récolte de 1920 eut pour l'Algérie des conséquences désastreuses. En temps normal, on eût pu se procurer facilement et à bon marché des grains en Russie, en Argentine ou ailleurs ; les circonstances nées de la guerre, déficit général des récoltes, carence de la Russie, conditions de fret et de change, obligèrent l'Algérie à payer le blé nécessaire à la soudure plus de 200 fr. le quintal, alors qu'elle l'avait laissé sortir à 65 francs.

Après de très laborieuses négociations, le service métropolitain du ravitaillement se chargea des importations de grains et farines, soit comme intermédiaire entre le gouvernement général et les maisons étrangères, soit comme vendeur direct par prélèvement sur ses propres stocks. Au total, il fallut importer, en 1920-21, 2.134.000 quintaux de blé, 391.000 quintaux d'orge, 36.000 quintaux de seigle ; 191.000 quintaux de farine de froment, 45.000 quintaux de farine de maïs. C'est une opération sans précédent dans les annales algériennes, par sa durée et par les difficultés de toutes natures que l'administration a rencontrées pour la mener à bien; elle fait le plus grand honneur au directeur de l'Agriculture, M. Brunel, qui fut à la hauteur de sa tâche dans des circonstances presque tragiques.

La Tunisie, en 1914, souffrait d'une grave crise agricole, due à la sécheresse et au déficit de la récolte de céréales, qui avait été nulle ou à peu près dans les trois quarts de la Régence. Aussi le protectorat dut-il s'imposer d'importantes dépenses pour assurer l'approvisionnement; il fallut prêter des grains aux populations aussi bien pour leur subsistance que pour les semailles. Le compte du ravitaillement dut acheter, en 1914-15, 218.000. quintaux de céréales pour prêts de semences, 226.000 quintaux pour fournitures de consommation, 97.000 quintaux pour les minoteries. La distribution fut faite à titre de prêts remboursables pour le compte des sociétés indigènes de prévoyance ; elle sauva de la famine 600.000 indigènes, mais, comme on pouvait s'y attendre, on ne récupéra qu'une faible part de ces avances.

En 1916, la récolte de blé fut de nouveau insuffisante en Tunisie. La métropole admit en principe la restitution des céréales fournies sur la précédente récolte, mais, très gênée elle-même, elle ne put livrer

à la Tunisie que 52.000 quintaux de blé et 10.000 quintaux de farine prélevés sur les contingents de l'Algérie ; la soudure fut très difficile.

En 1920, la récolte en Tunisie fut, comme en Algérie, très mauvaise. La réquisition générale du blé et de l'orge ne procura que des quantités tout à fait insuffisantes. Il fallut importer 310.000 quintaux de blé dur, 169.000 quintaux de blé tendre, 61.000 quintaux d'orge, 163.000 quintaux de maïs.

En 1921, l'abondance relative de la récolte locale et des disponibilités mondiales permit de mettre fin à la tutelle que l'Etat tunisien avait exercée pendant la guerre sur le commerce des céréales, dans le double but de procurer à la métropole une contribution aussi abondante que possible et d'assurer sur place une répartition équitable des quantités disponibles. Mais, en 1922 et en 1924, les récoltes furent de nouveau très déficitaires et l'intervention gouvernementale redevint nécessaire.

Le Maroc eut tout d'abord à pourvoir à l'alimentation du corps d'occupation, pour lequel les envois de la métropole furent réduits aux denrées qu'il était impossible de se procurer dans le pays même. Ce ravitaillement absorba chaque année 350.000 quintaux d'orge et 50.000 quintaux de blé. Le Maroc s'efforça de réduire ses demandes, notamment pour les farines de blé tendre, restriction d'autant plus nécessaire que la France devait pour s'en procurer faire elle-même appel à l'étranger. Ce pays demeura néanmoins, pendant toute la durée de la guerre, importateur de farines.

Pour enrayer la hausse progressive des denrées alimentaires, on eut recours, dans l'Afrique du Nord comme en France, à la réquisition et à la taxation. En même temps, des mesures étaient prises pour essayer de réduire la consommation. Dès 1915, le gouvernement s'était préoccupé des mesures qui s'imposaient pour ménager les ressources alimentaires de la France ; la plupart de ces mesures furent adaptées à l'Algérie. La taxe du pain étant réglée par la loi de 1791, le décret du 4 janvier 1916, modifié par celui du 19 décembre suivant, permit de taxer également le blé et la farine ; ces décrets rendirent applicables à l'Algérie les prescriptions de la loi du 16 octobre 1915 et permirent au gouverneur général de fixer pour le blé et l'orge les prix maxima auxquels pouvaient s'effectuer les achats.

En France, le relèvement du prix du blé n'entraînait pas un renchérissement du pain, la différence étant compensée par une ristourne que le Trésor payait aux boulangers. En Algérie, la question était beaucoup plus difficile, le budget algérien étant dans l'impossibilité de payer une pareille ristourne, qui coûta des milliards au budget métropolitain. A la suite de longues et difficiles négociations entre le gouverneur général

et le gouvernement central, il fut décidé que la métropole paierait au même prix qu'en France les blés, orges et avoines qui lui seraient fournis par la colonie et que la différence entre ce prix et celui, un peu inférieur, fixé pour l'Algérie par le gouverneur général, serait affecté à la constitution d'une Caisse des céréales, destinée à pallier aux conséquences du renchérissement de la vie pour ceux qui seraient dans l'impossibilité de les supporter. En 1920-21, les achats de céréales exotiques furent extrêmement coûteux, en raison du taux élevé du fret et de l'influence défavorable du change. La colonie, pour ne pas laisser le prix du pain s'élever dans une proportion excessive, céda les céréales à un prix inférieur au prix de revient, à l'exemple de ce qui se faisait dans la métropole pendant la guerre. Il en résulta pour l'Algérie une charge très lourde, qui atteignit finalement 155 millions.

La loi du 10 février 1918, les décrets des 15 mars et 15 avril 1918 réglementant la fabrication, la mise en vente et la consommation des principales denrées alimentaires furent également appliqués dans la colonie. Il ne parut cependant pas utile d'y instituer le régime des bons et tickets, en raison de l'impossibilité matérielle de l imposer aux indigènes de l'intérieur.

En Tunisie, un décret du 28 septembre 1916 édicta la taxation et la réquisition des céréales. Un autre décret du 18 novembre 1916 s'efforça de réduire la consommation de blé tendre en prescrivant le mélange de blé dur dans la proportion des quatre cinquièmes et en fixant le taux d'extraction des farines à 70 pour 100. A partir de 1917, la récolte fut réquisitionnée en totalité et achetée par l'Etat. Une ristourne fut consentie par la métropole à peu près dans les mêmes conditions qu'en Algérie, pour éviter que l'élévation du prix du blé ne se fît trop sentir sur le prix du pain.

Le cheptel de l'Afrique du Nord fournit au pays les quantités de viande nécessaires à son alimentation. Mais, pour la viande comme pour le pain, il n'est pas facile de se rendre un compte exact de la quantité consommée. Les statistiques ne concernent que les abattoirs et les marchés ; or, chez les indigènes surtout, beaucoup d'animaux sont sacrifiés sans passer par les marchés, notamment à l'occasion des fêtes religieuses et familiales. Pour l'Algérie, on estime que la consommation porte sur 170.000 bœufs, 1.300.000 moutons, 1.000.000 de chèvres, 60.000 porcs ; mais ce ne sont là que des indications très peu sûres. Un arrêté du 30 mai 1917 prescrivit, comme en France, deux jours sans viande et un décret du 17 juillet 1917 interdit l'abatage des jeunes animaux et des femelles. Mais l'indifférence des municipalités, la mauvaise volonté des bouchers et des consommateurs, rendirent ces mesures à peu près inopérantes, sauf à l'abattoir d'Alger, où on constata en 1918 une

diminution de la consommation de viande (4.855.000 kg. au lieu de 6.213.000 en 1913), malgré l'augmentation de la population de l'agglomération algéroise. A partir de 1919, la consommation de la viande se relève considérablement et atteint au moins l'étiage d'avant-guerre, malgré la surélévation des prix.

L'huile d'olive n'est pas, dans l'Afrique du Nord, un simple condiment comme en France : elle est, avec le pain et la semoule, la base principale de l'alimentation des indigènes. L'Algérie importe d'ordinaire chaque année d'assez grandes quantités d'huile, pour combler la différence entre le chiffre de sa consommation et celui de sa production ; de 1911 à 1915, l'excédent des importations sur les exportations a été en moyenne de 71.000 quintaux. La Tunisie, au contraire, est presque toujours exportatrice, les quantités variant d'ailleurs dans la proportion de 1 à 5, comme la récolte elle-même.

L'Algérie commença à souffrir en 1917 de la pénurie de matières grasses, par suite du déficit de sa récolte oléicole et de la diminution de ses importations d'huiles de graines. Elle obtint de la Tunisie la cession d'un contingent spécial d'huile d'olive ; l'importation atteignit environ 11.000 quintaux. En 1918, 50.000 quintaux d'huile tunisienne furent également livrés à la consommation algérienne. En 1919, l'Algérie importa 65.000 quintaux d'huiles tunisiennes, 200.000 quintaux d'huiles espagnoles et 110.000 quintaux d'huiles de coton d'Amérique.

En Tunisie, un décret du 12 février 1915 avait prohibé la sortie des huiles d'olive. Mais la récolte de 1916 fut particulièrement abondante : elle atteignit 554.000 quintaux, alors que la moyenne 1909-1913 est de 269.000 quintaux et qu'en 1915 elle n'avait pas dépassé 178.000 quintaux. Comme la récolte de 1916 était déficitaire en France et en Algérie, on ne crut pas devoir maintenir dans toute sa rigueur le décret de 1915. On s'arrêta à un régime obligeant l'exportateur à conserver dans le pays, à la disposition de l'administration tunisienne et à un prix déterminé, une quantité d'huile égale au quart des quantités exportées. Ce régime produisit des résultats satisfaisants ; en 1917, la Tunisie exporta 310.000 quintaux d'huile d'olive, la plus forte quantité qu'elle ait jamais enregistrée, dont 290.000 pour la France et l'Algérie. La récolte de 1917 ayant été très mauvaise, un décret du 27 février 1918 édicta la réquisition générale de toutes les huiles d'olive, en réservant à l'Etat la faculté de ne rendre cette réquisition effective que lorsqu'il le jugerait utile ; des autorisations de sortie furent accordées jusqu'à concurrence de 24.000 quintaux. Des cartes spéciales furent attribuées aux indigènes nécessiteux, leur donnant droit à des distributions d'huile (40.000 cartes en 1918, 129.000 en 1919).

Parmi les denrées que l'Afrique du Nord ne produit pas et qui lui

sont indispensables, le sucre figure au premier rang. Les indigènes, les Marocains en particulier, sont grands consommateurs de sucre ; leur boisson nationale, le thé à la menthe extrêmement sucré, joue un grand rôle dans leur existence. Pourvus de sucre, ils sont satisfaits et de bonne humeur ; privés de sucre, ils sont capables des pires violences et la pénurie de sucre peut occasionner des troubles graves. Leur en procurer fut donc un des soins les plus essentiels du service du ravitaillement.

En Algérie, la consommation mensuelle de sucre atteint en moyenne 3.000 tonnes par mois, dont 2.600 tonnes sont ordinairement livrées par les raffineries de Saint-Louis de Marseille. En vue de remédier à la pénurie de sucre qui s'était fait sentir dès l'automne de 1914, l'administration acheta à la Réunion, par l'intermédiaire du ministère du Commerce et du ministère des Colonies, un stock de 6.180 tonnes de sucres bruts valant près de 4 millions. Ce sucre, livré au public après avoir été raffiné à Marseille, permit de maintenir des prix sensiblement inférieurs à ceux pratiqués dans la métropole. L'opération, effectuée au moyen des fonds de réserve, menée selon les méthodes commerciales, se solda au point de vue financier par un léger bénéfice pour le budget de la colonie.

Le service du ravitaillement civil, dès le mois de mars, avait donné au gouvernement général l'assurance officielle qu'il subviendrait régulièrement à tous les besoins de l'Algérie en sucres raffinés ; les circonstances ne lui permirent pas de tenir sa promesse. La situation devenant critique, le directeur de l'Agriculture, en octobre 1916, obtint, non sans peine, 1.000 tonnes de sucre cristallisé de Java qui venaient d'arriver à Marseille. Les raffineries de Saint-Louis promirent de leur côté de livrer à l'Algérie 2.000 tonnes de sucre raffiné par mois ; mais, en raison des difficultés de transport, elles ne purent expédier intégralement les quantités promises. L'administration algérienne, se trouvant hors d'état, par suite de l'épuisement du fonds de réserve, d'entreprendre elle-même de nouvelles opérations d'achat et de vente des sucres, autorisa les négociants algériens, par dérogation au décret du 2 mars 1916, à importer des sucres de provenance étrangère. Ces importations permirent, durant les premiers mois de 1917, de compléter dans une certaine mesure les livraisons insuffisantes des raffineries marseillaises. Mais les commerçants algériens furent bientôt dans l'impossibilité de continuer ces achats, faute de pouvoir trouver des navires. En vertu d'un contrat conclu avec deux négociants de Tunis, ceux-ci s'engagèrent à importer en Algérie, du 1er mai au 31 décembre 1917, 10.000 tonnes de sucres égyptiens qui comblèrent le déficit. Pendant les six premiers mois de 1918, le ravitaillement de l'Algérie en sucre s'effectua dans des conditions assez satisfaisantes, grâce à l'appoint fourni par les sucres

d'Egypte, qui vinrent s'ajouter aux contingents mensuels de 2.600 tonnes de sucre métropolitain attribués à la colonie par le ministère du Ravitaillement. Malheureusement, les sucres métropolitains ne furent livrés qu'avec des retards considérables, et, dans la seconde moitié de 1918, la situation devint assez difficile. Elle resta mauvaise en 1919 et ne s'améliora qu'en 1920.

En Tunisie, l'approvisionnement en sucre n'alla pas sans de sérieuses difficultés. En 1914, on put s'en procurer 6.500 tonnes en Italie ; en 1915, 2.000 tonnes en Italie et 2.000 en France ; puis, sur la déclaration des raffineries françaises qu'il leur serait impossible de continuer à lui fournir du sucre, la Tunisie fit appel en 1916 à l'Egypte (3.500 tonnes), à Hong-Kong (2.500 tonnes), en 1917 de nouveau à l'Egypte (6.000 tonnes) et à l'Extrême-Orient. Le protectorat fut amené à interdire, comme en France, l'importation des sucres autrement que par son intermédiaire (décret beylical du 27 mars 1916) et à assumer le monopole de cette denrée.

Au Maroc, l'administration du protectorat ne perdit jamais de vue la grave question du sucre. En 1913, le Maroc avait importé 66.000 tonnes de sucre ; en 1914, il y eut un fléchissement de 40 pour 100. En 1915, on revint au chiffre normal, puis un nouveau fléchissement eut lieu en 1916 (41.000 tonnes). Mais, finalement, le sucre ne manqua jamais aux Marocains. La place des sucres d'Allemagne et d'Autriche fut prise par les sucres d'Espagne et d'Egypte.

Pour les autres denrées coloniales, thé et café, les difficultés furent moindres que pour le sucre. Pour le café cependant, les arrivages en Algérie ne se firent pas toujours très régulièrement.

Pour enrayer la hausse progressive des denrées alimentaires, la loi de taxation des denrées du 20 avril 1916 fut rendue exécutoire en Algérie. Il en fut de même de la loi du 3 août 1917 sur les réquisitions civiles et la déclaration des stocks de marchandises. On taxa successivement les pommes de terre (septembre 1916), les sucres (octobre 1916), le lait (octobre 1916), les légumes secs (novembre 1916), les huiles d'olive (janvier 1918), etc. En Tunisie, un décret du 12 septembre 1917 organisa la procédure de taxation des denrées alimentaires, produits agricoles et industriels quelconques destinés à la consommation ou à l'usage de la population. Ces mesures évitèrent ou limitèrent dans une certaine mesure la spéculation ; on s'aperçut cependant que leur efficacité était médiocre.

En dehors des produits alimentaires, le service du ravitaillement eut à se préoccuper de l'approvisionnement de l'Afrique du Nord en combustibles, houille, pétrole, essence.

C'est surtout pour la réception des combustibles de provenance anglaise que la difficulté des transports maritimes eut des conséquences

graves. Avant la guerre, l'Algérie recevait plus de 2 millions de tonnes de houille ; la consommation locale en absorbait environ 500.000, le reste étant destiné aux navires relâcheurs ; les réseaux des chemins de fer consommaient 180.000 tonnes, les usines à gaz 95.000 tonnes. Les relâcheurs pendant la guerre étant alimentés par les stocks de l'Amirauté britannique et de l'Intendance militaire, un minimum de 400.000 tonnes paraissait nécessaire et suffisant pour la consommation locale, en raison des restrictions, qui portèrent principalement sur le nombre des trains et l'éclairage des villes. Les chemins de fer s'efforcèrent aussi de remplacer la houille par le bois, au grand détriment de la végétation arborescente de la colonie ; on n'alla pas cependant jusqu'à brûler les oliviers, comme on le fit en Syrie et en Palestine. Cependant la situation fut à certains moments très grave pour les chemins de fer et les usines à gaz. Dans l'impossibilité où étaient les particuliers d'assurer eux-mêmes leurs approvisionnements, le gouvernement général dut se substituer à eux ; il engagea des pourparlers avec le secrétariat d'Etat de la marine marchande pour obtenir le tonnage nécessaire. Il fut convenu que l'Algérie serait ravitaillée à raison de 30.000 tonnes par mois, 15.000 provenant d'Angleterre et 15.000 de France, mais la guerre sous-marine ne permit jamais l'exécution de ce programme. En 1918, il ne fut débarqué que 466.000 tonnes, dont 240.000 seulement livrées à la consommation intérieure.

Au début de 1919, une sensible amélioration dans l'importation des charbons permit de revenir progressivement à la consommation normale. Mais, bientôt, la situation redevint inquiétante en raison des grèves qui sévirent en Angleterre dans les charbonnages. On importa de la houille des Etats-Unis, mais à un prix extrêmement élevé. Ce n'est qu'en 1920 que les stocks des ports d'Alger et d'Oran pour le ravitaillement des relâcheurs commencèrent à se reconstituer ; 390.000 tonnes furent livrées à la consommation et 361.000 aux navires en relâche.

La Tunisie et le Maroc connurent des difficultés du même genre, un peu moindres que l'Algérie parce que leur consommation, celle du Maroc surtout, est beaucoup moins considérable en raison de leur développement moins avancé.

L'Algérie avant la guerre consommait environ 10.000 tonnes de pétrole par an et 3.600 tonnes d'essence. Jusqu'à la fin d'octobre 1917, la consommation en pétrole fut assurée de façon normale. Mais, à cette époque, les sociétés qui avaient jusque-là ravitaillé la colonie se trouvèrent hors d'état de continuer leur service, en raison de la guerre sous-marine. Ce n'est qu'avec beaucoup de peine qu'on parvint à se procurer du pétrole en quantité insuffisante.

Le manque d'essence se fit sentir dès février 1917 ; l'administration réquisitionna les quantités existantes (30.000 litres) ; 50.000 litres

furent prêtés par le général commandant les troupes, 290.000 par la Marine. 540.000 litres, dont 100.000 furent cédés au Maroc oriental, arrivèrent en juin, 1.700.000 litres en septembre. A partir de mars 1918, il fut reconnu que l'Algérie était hors d'état de s'approvisionner directement et elle fut désormais comprise dans le programme général de ravitaillement de la métropole pour 700 tonnes de pétrole et 300 tonnes d'essence par mois. Des arrêtés des 24 et 31 mai 1918 réglementèrent la circulation des automobiles et la consommation de l'essence.

En Tunisie, dès le mois d'août 1914, la marine française, ayant eu besoin de pétrole pour les sous-marins, avait à peu près épuisé tout le stock du protectorat. L'administration militaire s'entremit pour faire expédier en Tunisie les approvisionnements nécessaires. En 1918, pétrole et essence furent, comme en Algérie, répartis par le commissariat général aux essences.

En 1919, les sociétés importatrices déclarèrent qu'elles étaient de nouveau en état de faire face à tous les besoins. L'Algérie reçut 248.000 hectolitres d'huiles minérales et essences en 1919, 318.000 en 1920. Avec l'importance toujours plus grande des transports par camions automobiles et de la motoculture, la consommation a augmenté avec rapidité dans toute l'Afrique du Nord. D'autre part, des tentatives furent faites en vue de constituer à Bizerte un important dépôt de mazout pour les navires relâcheurs; 92.000 tonnes furent importées en 1920, mais l'importation diminua les années suivantes, les navires préférant, en raison des droits de port très élevés perçus à Bizerte, se ravitailler à Malte ou à Port-Saïd.

6. *L'industrie nord-africaine et la guerre.*

On sait les conséquences qu'au début du XIXe siècle, le blocus continental avait eu en France pour certaines industries, et comment, en particulier, en privant le continent de sucres coloniaux, il avait fait naître l'industrie du sucre de betterave. L'isolement forcé de l'Afrique du Nord pendant la guerre et l'élévation du prix des frets l'amenèrent à rechercher dans son sol ou son sous-sol des ressources encore inexploitées, à installer ou à développer un certain nombre d'industries.

On rechercha partout des combustibles minéraux, dont l'Afrique du Nord s'est montrée jusqu'ici à peu près totalement dépourvue. En Algérie, la hausse du prix du charbon permit de reprendre l'exploitation des gisements de lignite de Smendon et de Marceau ; la production demeura d'ailleurs assez faible : quelques centaines de tonnes. A 20 kilomètres de Colomb-Béchar, terminus de la voie ferrée du Sud-Oranais,

se trouve le petit gisement houiller de Kenadsa ; les bancs ont peu d'épaisseur et le combustible est médiocre. Néanmoins, des travaux d'aménagement furent entrepris pendant la guerre avec la main-d'œuvre militaire et pénitentiaire ; l'exploitation, assurée par la Compagnie du chemin de fer, atteignit 5.000 tonnes en 1918, 6.800 tonnes en 1920. En Tunisie aussi, la difficulté de se procurer du charbon de terre en quantité suffisante pour les voies ferrées, l'éclairage et la force électrique amenèrent le Protectorat à mettre en valeur les gisements de lignite du Cap Bon. Des permis de recherches furent délivrés et aussitôt utilisés par les titulaires, notamment par la Compagnie de Bône-Guelma et par la Compagnie des tramways de Tunis. La production atteignit 10.000 tonnes en 1916, 32.000 tonnes en 1917, 41.000 tonnes en 1918. Mais, aussitôt que la crise du tonnage eut pris fin et que l'approvisionnement en houilles anglaises redevint normal, ces petites exploitations se ralentirent ou cessèrent.

Dans toute l'Afrique du Nord, la présence de suintements pétrolifères a été constatée en de nombreux points : au Maroc, dans le Rharb et à la bordure méridionale des massifs littoraux, notamment au Tselfat et à Sidi-Moussa ; en Algérie, dans la vallée du Chélif, dans le Dahra et au sud de Relizane ; en Tunisie, dans la région qui s'étend de Tunis au Kef, notamment à Slouguia, à Medjez-el-Bab, à Utique. Les recherches pendant la guerre ont été poursuivies avec plus d'intensité et des demandes de concessions ont été formulées. Ces recherches, malgré tout le bruit qui a été fait à leur occasion, ne permettent pas d'affirmer l'existence de réservoirs importants ; elles ne permettent pas davantage de la nier. Rien ne s'oppose au point de vue géologique à ce qu'il existe des gisements exploitables dans ces régions, mais les données recueillies ne suffisent pas pour déterminer leur importance économique (1). Seuls jusqu'ici les gisements algériens d'Aïn-Zeft, exploités depuis 1903, de Messila et de Tliouanet, exploités depuis 1914, ont donné quelques milliers de tonnes de pétrole brut (1.100 tonnes en 1916, 850 en 1917, 1.000 en 1918).

Les conditions spéciales de la guerre amenèrent dans l'Afrique du Nord divers essais ou projets d'industries ou de cultures industrielles. L'industrie de la minoterie et celle des pâtes alimentaires prirent un remarquable essor en Algérie et en Tunisie. Le maximum fut atteint en 1919 ; mais ces industries furent très éprouvées par les années de sécheresse et de disette qui suivirent la guerre. En même temps que s'étendaient les plantations de tabac, les manufactures, en raison des

(1) M. Dalloni, *La géologie du pétrole et la recherche des gisements pétrolifères en Algérie*, Alger, 1922, in-8°. Paul Yves Sebillot, *Les pétroles africains et coloniaux*, Paris, 1914, in-8°. L. Joleaud, *Le pétrole dans l'Afrique du Nord* (*Revue pétrolifère*, Paris, 1926, in-8°).

besoins considérables de la Régie, connaissaient une très grande activité. On étudiait, notamment au Maroc, la question de la culture de la betterave sucrière et de l'installation de distilleries. Au Maroc, également, on commençait à cultiver pour sa fibre le lin, qui, jusque-là, n'avait été cultivé que pour la graine.

La question de la production de l'alcool industriel se posait à nouveau en Algérie ; de nombreuses tentatives avaient été faites depuis les débuts de la colonisation, mais, après des succès momentanés, les distilleries avaient dû cesser de produire des alcools dont la vente n'était plus rémunératrice. Ici encore, les conditions se trouvèrent rapidement modifiées par l'état de guerre. La fermeture des marchés de production de l'Europe centrale, l'emploi des alcools dans la fabrication des explosifs, la hausse des frets et la difficulté des relations avec l'Amérique firent organiser en Algérie la fabrication de l'alcool. En raison des difficultés que rencontrait l'expédition des vins, la distillation, qui ne portait en 1914 que sur un cinquantième environ de la récolte, s'éleva progressivement jusqu'à atteindre le tiers (2.500.000 hectolitres) en 1919. Mais, après la guerre, la distillerie disparut avec l'effondrement du cours des alcools.

La difficulté du transport des animaux vivants parut une circonstance favorable à la création d'une usine frigorifique. La Société industrielle du Froid sec, en vertu d'un contrat signé avec l'Algérie et approuvé par le gouvernement, s'engagea à construire à Maison-Carrée, près d'Alger, une usine frigorifique qui devait être en état de fonctionner au début de 1918. La Société devait exploiter pendant dix ans cet établissement, qui deviendrait ensuite la propriété de la colonie. Le marché prévoyait la congélation de 325.000 moutons par an, représentant environ 6.000 tonnes, que le ministère de la Guerre s'engageait à acheter. On comptait sur ce frigorifique pour congeler d'autres catégories de denrées : bœufs, porc, poisson, primeurs, fruits, etc. Il semblait que les répercussions économiques de cette création sur le commerce et l'élevage pussent être considérables. L'usine, terminée fin septembre 1918, frigorifia en 1919 : 212.000 moutons et un certain nombre de porcs ; les expéditions se firent par le vapeur *Kaolack*, aménagé spécialement pour le transport des viandes congelées. Le frigorifique fut en butte à une violente campagne des bouchers parisiens et des commissionnaires marseillais. Mais surtout la sécheresse de 1920, en tarissant son alimentation, vint arrêter son fonctionnement. Une usine frigorifique installée à Casablanca a également cessé le travail. Etant donné la proximité de la métropole, il semble bien que, sauf dans les circonstances exceptionnelles de la guerre, l'exportation du bétail sur pied soit toujours plus avantageuse.

L'Algérie ne possédait qu'un seul établissement de lavage de laine, à Tlemcen, d'outillage rudimentaire et de faible rendement. On fut amené à étudier les motifs qui s'opposaient à l'installation en Algérie de cette industrie ; les raisons alléguées furent le degré hydrométrique trop élevé des eaux de la colonie ; la nécessité pour les industriels du Nord de recevoir les laines en suint ; les capitaux considérables qu'exigerait semblable entreprise, obligée, pour pouvoir travailler toute l'année, d'acheter la majeure partie des laines algériennes. Ces objections ne semblèrent pas décisives. Une industrielle marseillaise, Mme Garnier, s'engagea à créer aux environs d'Alger une grande usine de lavage pour traiter les laines algériennes ; le rendement mensuel de l'usine serait de 200.000 kilos de laine ; il en résulterait une économie de fret des deux tiers environ ; on pouvait espérer que cette création, survivant à la guerre, exercerait sur l'industrie pastorale et lainière la plus heureuse influence et ferait renaître l'industrie des tapis algériens. L'installation d'une filature et d'une teinturerie était mise à l'étude. En 1917 et 1918, la totalité des laines disponible fut dirigée sur la laverie d'Hussein-Dey et achetée par l'Intendance. Malheureusement, l'usine ferma ses portes dès que les services de l'habillement militaire ne lui fournirent plus d'aliment et les espoirs qu'avait fait naître cette tentative de décentralisation de l'industrie lainière s'évanouirent.

Dans la région d'Alger se développèrent plusieurs usines travaillant pour la guerre : deux importantes fonderies entreprirent la fabrication d'obus de 155 ; une troisième fabriqua des torpilles aériennes ; d'autres, des grenades, des obus de 75 et de 120. La production de la cartoucherie d'Alger atteignit la plus grande intensité. La construction et l'entretien du matériel agricole, les réparations des navires prirent une certaine extension.

On tenta d'installer des hauts fourneaux dans la région de Tébessa, en traitant les minerais de fer au charbon de bois. La fin de la guerre survint avant que ces hauts fourneaux fussent achevés et les communications avec la France étant redevenues normales, on démonta les installations avec l'intention de les réédifier plus tard dans la région de Bône, où les hauts fourneaux brûleraient du coke anglais. En Tunisie, on a envisagé aussi la création à Bizerte d'usines sidérurgiques qui traiteraient les minerais de fer africains à l'aide de charbon importé ; les produits de ces usines seraient surtout destinés à l'Italie. Le charbon importé serait cokéifié sur place, ce qui amènerait la création de toute une série d'industries (1).

---

(1) E. Dubuc, *La sidérurgie en Afrique du Nord et le marché méditerranéen* (*Monde colonial illustré*, juillet 1924).

La préoccupation d'éviter des frais de transport et de manutention pour les produits encombrants et de peu de valeur a amené le développement en Algérie de l'industrie bouchonnière, qui réalise une économie de 70 pour 100 sur le transport des lièges. Cette industrie a survécu à la guerre et paraît appelée à se développer.

Les obstacles qu'a rencontrés pendant la guerre l'exportation de l'alfa, que refusait l'Angleterre, firent étudier la création, soit en France, soit dans l'Afrique du Nord, d'usines pour la fabrication de la pâte à papier. Ces études aboutirent à la création de deux usines, installées l'une à Sorgues par la Société l'*Alfa*, l'autre en Algérie même, à Aïn-el-Hadjar, par la Société des Celluloses de l'Afrique du Nord. Des usines du même genre sont projetées dans le Sahel tunisien.

En résumé, la plupart des industries créées dans l'Afrique du Nord pendant la guerre n'ont pas survécu aux circonstances exceptionnelles qui leur avaient donné naissance. Le pays manque de combustibles minéraux et de houille blanche (sauf de faibles quantités au Maroc) ; la main-d'œuvre n'est pas très habile ; elle est loin d'être surabondante, sauf en Kabylie, et il ne serait pas sans danger, au point de vue économique aussi bien qu'au point de vue social, qu'elle désertât les champs pour les usines. Sous réserve de surprises toujours possibles, l'avenir industriel de l'Afrique du Nord paraît donc assez limité.

7. *L'aide à la métropole et les exportations.*

En augmentant sa production, en réduisant sa consommation, en réglementant les achats et les transports, l'Afrique du Nord se proposait finalement de mettre à la disposition de la métropole et des alliés une somme de denrées aussi considérable que possible. Pays avant tout agricole, c'est par les produits de la terre qu'elle pouvait le plus efficacement venir en aide à la France ; elle n'y a pas manqué. C'est ce qu'on constate en passant en revue les grands produits d'exportation de l'Afrique du Nord.

La question des céréales se place ici encore au premier plan. Pendant les années 1905-1914, l'Algérie n'avait pas cessé d'être exportatrice de blé et de farines, mais les quantités avaient beaucoup varié d'une année à l'autre. Il convient de remarquer d'ailleurs que l'année commerciale, qui s'étend du 1er janvier au 31 décembre, ne coïncide pas avec la campagne agricole de céréales, qui va du 1er juillet au 30 juin de l'année suivante. En considérant, comme il convient, des campagnes agricoles, on voit que les maxima des exportations de la période 1905-1914 ont été : pour le blé, 2.689.000 quintaux ; pour l'orge, 1.644.000

quintaux ; pour l'avoine, 780.000 quintaux ; les minima, 82.000 quintaux pour le blé, 420.000 pour l'orge, 241.000 pour l'avoine ; les moyennes ont été de 1.256.000 quintaux pour le blé, 754.000 pour l'orge, 545.000 pour l'avoine.

En 1914, quoique la récolte eût été déficitaire en Algérie, la colonie n'hésita pas à fournir à la métropole tous les grains que celle-ci lui demanda; 850.000 quintaux de blé et 500.000 quintaux d'orge et d'avoine furent expédiés sur la France continentale, 48.000 quintaux de blé et 10.000 quintaux de farine sur la Corse, 130.000 quintaux de blé ou farine et 10.000 quintaux d'orge sur la Tunisie. Enfin l'Algérie continua à fournir librement au Maroc oriental les grains et farines qui lui étaient nécessaires.

En 1915, alors que les excédents étaient évalués à 1.500.000 quintaux de blé, 900.000 quintaux d'orge et 800.000 quintaux d'avoine, les exportations s'élevaient, au 31 mars 1916, à 1.625.000 quintaux de blé, 916.000 quintaux d'orge et 877.000 quintaux d'avoine ; la contribution de l'Algérie avait donc dépassé les prévisions de près de 100.000 quintaux pour l'orge et l'avoine et de 125.000 quintaux pour le blé ; encore convient-il d'observer, en ce qui concerne cette dernière céréale, que le chiffre de 1.625.000 quintaux comprend une importante proportion de farines et de semoules, qui devraient entrer dans le calcul pour les quantités de grains correspondantes, soit un tiers en plus.

Au cours de la campagne 1916, les quantités de céréales achetées en Algérie pour les besoins extérieurs à la colonie furent de 940.000 quintaux de blé tendre, 1.000.000 de quintaux de blé dur, 1.130.000 quintaux d'orge, 1.540.000 quintaux d'avoine. Le ravitaillement local se heurtant à des difficultés sérieuses, 600.000 quintaux de blé et farine non encore exportés lui furent rétrocédés par l'Intendance. Les quantités de blé exportées par la colonie furent néanmoins supérieures de près de 200.000 quintaux au chiffre représentant la moyenne des exportations.

Les quantités de céréales de la récolte de 1917 acquises par l'Intendance furent de 627.000 quintaux de blé tendre, 403.000 quintaux de blé dur, 731.000 quintaux d'orge et 980.000 quintaux d'avoine. Après que les stocks conservés par l'Intendance à la demande du gouvernement général eurent fait face à tous les besoins, l'Algérie fournit au Maroc oriental 70.000 quintaux de blé et 110.000 quintaux d'orge et d'avoine ; les quantités exportées à destination de la métropole s'élevèrent finalement à 480.000 quintaux de blé (grains, farines et semoules), 550.000 quintaux d'orge et 950.000 quintaux d'avoine.

En 1918, la récolte fut magnifique : 3.400.000 quintaux de blé tendre, 10.162.000 quintaux de blé dur, 12.720.000 quintaux d'orge, 3.130.000 quintaux d'avoine. L'excédent disponible pour l'exportation paraissait

devoir être de 7 à 8 millions de quintaux. L'Intendance acheta 1.306.000 quintaux de blé tendre, 2.226.000 quintaux de blé dur, 3.531.000 quintaux d'orge, 1.176.000 quintaux d'avoine. La récolte algérienne de 1918 a joué un rôle fort important dans la victoire française ; c'est en partie grâce à cette récolte et à son exportation sur la métropole que tous les transports maritimes purent être consacrés à amener les troupes américaines avec une rapidité qui a surpris nos ennemis et nous-mêmes et qui a avancé d'un an la fin de la guerre, épargnant des pertes énormes en capitaux et en vies humaines.

Etant donné que de très importants stocks devaient se trouver maintenus provisoirement dans la colonie faute de moyens de transport, l'achat par l'Intendance de quantités très élevées de céréales ne présentait aucun danger pour l'alimentation locale, une rétrocession étant toujours possible si elle devenait nécessaire. C'est ce qui se produisit effectivement ; la totalité des stocks ne fut pas exportée ; la récolte de 1919 ayant été inférieure à la moyenne, environ 260.000 quintaux de blé tendre et 760.000 quintaux de blé dur furent rétrocédés à l'Algérie pour assurer la soudure.

La Tunisie, en 1914, bien loin de pouvoir concourir à l'alimentation de la métropole, eut les plus grandes peines à assurer sa propre subsistance et à trouver, en faisant appel à l'Algérie, au Maroc et à la France elle-même, les quelque 500.000 quintaux de céréales qui lui manquaient. En 1915, la Tunisie put envoyer en France 153.000 quintaux de blé, 255.000 quintaux d'orge et 521.000 quintaux d'avoine. En 1916, elle fournit à la métropole 111.000 quintaux de blé, 10.000 quintaux d'orge et 135.000 quintaux d'avoine ; elle envoya en outre à Salonique 166.000 quintaux d'avoine et 144.000 quintaux d'orge. En 1917, la récolte, de nouveau déficitaire, ne permit de livrer à la métropole que 31.000 quintaux de céréales. En revanche, la très bonne récolte de 1918 fit exporter en France 1.076.000 quintaux de blé dur, 60.000 quintaux de blé tendre, 1.608.000 quintaux d'orge, 521.000 quintaux d'avoine. Sur la récolte de 1919, la Tunisie céda à la métropole 816.000 quintaux de blé, 26.730 quintaux de gruau, 7.140 quintaux de semoules, 821.000 quintaux d'orge, 250.000 quintaux d'avoine. En 1920, pas plus en Tunisie qu'en Algérie, il ne put être question d'exportation, l'Afrique du Nord ayant la plus grande peine à assurer son propre ravitaillement.

La mise en valeur du Maroc était encore trop peu avancée pour qu'on pût attendre de lui une contribution au ravitaillement de la métropole comparable à celle de la Tunisie et surtout de l'Algérie. Cependant, dès le 20 août 1914, le résident général proposait au gouvernement son concours. Des considérations d'ordre politique amenèrent le Pro-

tectorat à faciliter également le ravitaillement de Gibraltar, de la ville de Tanger et de la zone d'influence espagnole.

Pour la campagne 1914-1915, les envois de blé furent de 90.000 quintaux, dont 60.000 sur la Tunisie, 20.000 sur le Monténégro, 9.000 sur Tanger ; les envois d'orge atteignirent 131.000 quintaux (29.000 sur la Tunisie, 40.000 sur Tanger, 62.000 sur la France). Sur la récolte 1915-16, le Maroc expédia sur la France 227.000 quintaux de blé, 900.000 quintaux d'orge, 16.000 quintaux de maïs ; sur Tanger, 61.000 quintaux de blé, 32.000 quintaux d'orge, 3.000 quintaux de maïs. En 1916-17, la France reçut 337.000 quintaux de blé, 1.524.000 quintaux d'orge, 183.000 quintaux de maïs ; Gibraltar, 12.000 quintaux d'orge. En 1917-18, on expédia sur la France 71.000 quintaux de blé, 674.000 quintaux d'orge, 542.000 quintaux de maïs ; sur Gibraltar, 6.000 quintaux d'orge.

La vigne, qui est en Algérie la principale culture européenne, avait donné en 1914 la plus belle récolte qu'on eût jamais connue, plus de 10 millions d'hectolitres. La récolte de 1915 au contraire ne dépassa pas 5 millions d'hectolitres. Pour les années 1907-1917, la moyenne de la production fut de 7.800.000 hectolitres. En Tunisie, la production varia de 125.000 hectolitres en 1915 à 608.000 hectolitres en 1918. Les hauts prix des vins apportèrent aux colons algériens un enrichissement dont il y a lieu de se féliciter ; il ne faut pas oublier au prix de quel labeur persévérant, à travers quelles difficultés et on peut dire quelles angoisses sans cesse renaissantes dues à la mévente, au phylloxéra et à bien d'autres causes, a été créé ce magnifique vignoble algérien.

En 1915 et en 1916, le service de l'Intendance procéda pour ses besoins à la réquisition du quart de la récolte, de même que dans la métropole et suivant les mêmes règles : en 1917 et en 1918, les quantités réquisitionnées atteignirent le tiers de la production. Le transport des vins rencontra, pendant toute la durée de la guerre, les plus graves difficultés. On y remédia par la distillation, qu'encourageait le haut prix des alcools et qui avait l'avantage de réduire le volume à transporter dans la proportion des neuf dixièmes, mais l'inconvénient d'amener une élévation excessive des cours des vins en même temps que leur raréfaction.

Beaucoup d'autres denrées alimentaires, sur lesquelles il n'y a pas lieu d'insister, furent fournies par l'Afrique du Nord à la métropole pendant la guerre, notamment les fèves, l'huile d'olive, les dattes, les figues, les œufs. En 1917, la Tunisie exporta 235.000 quintaux d'huile d'olive, dont 230.000 sur la France et l'Algérie, la plus forte quantité qu'elle ait jamais expédiée. Les œufs, qui sont depuis longtemps au Maroc un des principaux articles d'exportation, firent également en Algérie l'objet d'un trafic croissant, passant de 778 quintaux en 1913 à 27.000 en 1917. Pour les dattes et les figues, la guerre avait fermé les marchés d'Alle-

magne et d'Autriche ; l'autorité militaire réalisa des achats assez importants de ces deux catégories de fruits en vue de l'alimentation des troupes indigènes, et, pour ces denrées alimentaires comme pour toutes les autres, la production pendant la guerre suffit à peine à la consommation. Le commerce des fruits et des primeurs fut cependant fort éprouvé par l'irrégularité des transports maritimes.

Parmi les cultures industrielles, seul le tabac profita largement de la guerre. Les surfaces consacrées à cette culture furent étendues ; la régie française acheta 60 pour 100 de la récolte en feuilles, et en outre une très grande partie des produits des manufactures.

L'Afrique du Nord exporte tous les ans une quantité d'animaux vivants plus ou moins considérable. Ce sont surtout les moutons algériens qui font l'objet d'un important commerce (1). La campagne d'exportation, qui va d'avril à fin octobre, battait son plein lorsqu'éclatèrent les hostilités et 400.000 têtes environ restaient entre les mains des éleveurs. Le gouverneur général fit remarquer qu'il semblait indiqué d'utiliser cet excédent pour l'alimentation de l'armée, mais l'autorité militaire présenta de nombreuses objections. Ce fut d'abord l'Intendance des troupes hindoues stationnées à Marseille qui, à partir de février 1915, décida de demander à l'Algérie 1.200 à 1.500 moutons par semaine. Le ministre de la Guerre suivit cet exemple et fit connaître qu'il était disposé à faire consommer aux armées en opérations de la viande de mouton d'Algérie. Le gouvernement général se chargea des achats et des expéditions ; la livraison devait s'effectuer à Marseille à partir du 25 mai, à raison de 49.000 têtes par semaine. Malgré de nombreuses difficultés, résultant surtout de la crise des transports maritimes et du manque de wagons disponibles, la direction de l'Agriculture, avec le concours de l'Intendance de l'Afrique du Nord, effectua avec régularité des envois qui s'élevèrent à 892.000 têtes pour l'Intendance française et 39.000 pour l'Intendance britannique. L'armée reçut plus de 15.000 tonnes de viande fraîche et l'Etat réalisa une économie de plus de 9 millions. Enfin les éleveurs indigènes, affranchis du lourd tribut que prélevaient sur eux quelques gros courtiers de Marseille, obtinrent des prix rémunérateurs et firent de beaux bénéfices.

En 1916, l'Intendance reprit ses achats d'ovins pour l'armée dans les mêmes conditions que l'année précédente. Mais les prétentions excessives des Compagnies de navigation rendirent très difficile l'organisation des transports ; l'exportation fut inférieure à celle de 1915 : 807.000 têtes au lieu de 1.136.000 ; sur ce chiffre, 738.000 têtes furent achetées par l'Intendance française. Ces achats fournirent aux troupes 12.500 tonnes

(1) G. Trouette, *Les achats d'ovins algériens pour l'armée en* 1915, Alger, 1916, in-8°.

de viande fraîche et épargnèrent au cheptel national des prélèvements équivalents.

En 1919, l'organisation des transports, tardivement réglée sans que l'administration algérienne eût été consultée, fut loin de faciliter les opérations des commissions et l'exportation des ovins. Les vapeurs dits moutonniers, qui possédaient des aménagements spéciaux, avaient été supprimés. Les pertes furent élevées, le difficultés croissantes de la navigation ne permettant pas des embarquements réguliers et des traversées normales ; 644.000 moutons seulement furent exportés, dont 583.000 acquis par les commissions d'achat.

En 1918, la tendance des services de la métropole à diriger le ravitaillement et le transport des denrées algériennes sans prendre l'avis des services locaux contribua à diminuer les réalisations. Les indigènes, enrichis par la belle récolte de céréales de 1918, n'étaient pas disposés à vendre leurs moutons, qui constituent pour eux une sorte de caisse d'épargne. La campagne d'exportation ovine fut la plus faible qu'on eût enregistrée depuis le début de la guerre (269.000 têtes seulement). Les pertes furent élevées en raison de l'irrégularité des transports, de la longueur des traversées, des torpillages.

Depuis le début des hostilités, le Trésor avait réalisé, par les achats de moutons en Algérie, plus de 40 millions d'économies. Mais, la Tunisie, ayant conservé la liberté d'exportation des ovins, les vendait à Marseille à un prix beaucoup plus élevé que celui auquel achetait l'Intendance ; il en résulta une exportation frauduleuse considérable d'Algérie en Tunisie. C'est seulement en 1918 qu'on se décida à appliquer en Tunisie les mêmes méthodes que dans la colonie voisine ; la parité des prix fut également établie.

L'exportation par les particuliers des moutons d'Algérie demeura interdite en 1919, les disponibilités de la colonie continuant à être achetées par les commissions de ravitaillement. Mais les indigènes enrichis se refusaient à vendre leurs animaux, et l'Intendance ne put acheter que 241.000 moutons. En 1920, au contraire, plus de 800.000 ovins furent dirigés sur Marseille ; l'exportation dura toute l'année, de janvier à décembre, fait sans exemple dans le commerce moutonnier. En 1921, 1 million d'ovins furent expédiés sur la métropole.

L'Algérie exporte en moyenne 25.000 bœufs par an. En 1915, ce chiffre s'éleva à près de 60.000, dont 20.000 sur la Tunisie et 5.000 sur le Maroc oriental. De tels prélèvements, autorisés dans un esprit d'entr'aide à l'égard des protectorats, appauvrit outre mesure le cheptel algérien. Sauf en 1915, l'exportation des bœufs, contingentée, fut assez faible pendant la guerre (22.000 en 1916, 12.000 en 1917, 1.100 seulement en 1918).

Une certaine quantité de porcs fut exportée par la province d'Oran et par le Maroc, où cet élevage s'était développé.

Un bon nombre de chevaux et de mulets furent fournis par l'Afrique du Nord à la métropole et aux armées pendant la guerre. Le service des douanes n'enregistra que de faibles exportations, mais ces dernières furent considérablement accrues du fait de l'envoi en France par les corps de troupes d'un grand nombre d'animaux destinés soit aux dépôts, soit aux unités envoyées en Orient ou dans la métropole. Beaucoup d'animaux furent ainsi enlevés à l'industrie des transports et surtout à l'agriculture.

L'élevage des ânes trouva dans la guerre un débouché inattendu ; les remontes algériennes en achetèrent un grand nombre pour assurer le ravitaillement en vivres et en munitions des unités de première ligne. Grâce à leur vigueur et à leur sobriété, ils rendirent de précieux services.

Enfin l'armée anglaise acheta en Algérie et en Tunisie des chameaux pour l'armée d'Orient.

Le service de l'Intendance procéda, à partir de 1917, à la réquisition de toutes les laines propres aux besoins de l'armée, sauf celles nécessaires aux usages familiaux et à l'industrie locale. Le soin de réaliser les quantités disponibles fut confié à des commissions analogues aux commissions d'ovins et opérant dans les centres de production ou de ravitaillement. Les experts furent unanimes à reconnaître la qualité supérieure des laines algériennes, autrefois si méconnues et si décriées à cause des coupages et des altérations que leur faisaient subir les intermédiaires ; 65.000 quintaux de laine furent achetés en 1917, 38.000 quintaux seulement en 1918, le commerce intérieur restant libre et les indigènes, Kabyles et Ksouriens, ayant acquis de notables quantités de laine en raison de leur brillante situation financière. Les exportations furent de 45.000 quintaux en 1919, 40.000 en 1920, 87.000 en 1921. Une hausse formidable se produisit en 1920, bientôt suivie d'une baisse considérable qui frappa durement les négociants. Les cuirs et peaux furent également réservés aux besoins de l'armée, à l'exception de ceux reconnus inutilisables pour la confection des effets militaires. La Tunisie et le Maroc apportèrent eux aussi une intéressante contribution en laines et en peaux. La réquisition fut supprimée en 1919.

En résumé, pendant toute la durée de la guerre, les denrées d'alimentation et les matières nécessaires aux besoins des armées trouvèrent toujours preneur à des prix avantageux. On eut seulement à se préoccuper dans bien des cas de leur insuffisance et à empêcher la sortie de trop fortes quantités, qui n'auraient plus permis de satisfaire aux besoins locaux, pour lesquels le réapprovisionnement et la réimportation devenaient impossibles. Il en fut tout autrement de certains produits tels

que les lièges, les alfas, les produits miniers, pour lesquels le manque de main-d'œuvre et surtout la rareté du tonnage, réservé à des matières plus immédiatement utiles, amenèrent une stagnation et un arrêt presque complets.

Les lièges de l'Afrique du Nord étaient consommés surtout par la Russie, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie et la Belgique. La fermeture de ces marchés, le manque de tonnage et la hausse des frets arrêtèrent l'exportation de cette marchandise légère et encombrante.

L'Angleterre absorbait les quatre cinquièmes de la production de l'alfa, que les navires britanniques apportant de la houille remportaient comme fret de retour. Dès le début de 1916, le gouvernement britannique, pour remédier à la crise des transports, fit figurer l'alfa parmi les matières encombrantes dont l'importation était interdite. En Algérie, de 1.236.000 quintaux en 1913, l'exportation tombe à 373.000 quintaux en 1917, 118.000 en 1918, 58.000 quintaux en 1919 ; elle remonte à 538.000 quintaux en 1920, pour redescendre à 342.000 quintaux en 1921, et ne retrouve qu'en 1922 son chiffre d'avant-guerre. Il en fut de même en Tunisie.

L'industrie du crin végétal a gravement périclité pendant la guerre. L'Allemagne, l'Italie, l'Autriche et la Belgique absorbaient avant la guerre les deux tiers de la production, qui s'élevait à environ 600.000 quintaux. Bien que l'Intendance en ait acheté de notables quantités pour le couchage des troupes, les exportations tombèrent à 249.000 quintaux en 1916, 154.000 en 1917, 85.000 en 1918. La rareté du fret disponible pour une marchandise aussi pauvre explique suffisamment cette chute brusque. Cette industrie ne s'est que faiblement relevée depuis, des débouchés importants, comme la Russie, ne s'étant pas rouverts, et le prix élevé du crin végétal l'ayant fait remplacer par d'autres produits, tels que le kapoek.

Dès le début de la guerre, les exploitations minières suspendirent leurs opérations par suite de la mobilisation des agents techniques, du retrait des explosifs, du manque de main-d'œuvre. La plus grande partie de la production des phosphates, la presque totalité de la production des minerais de fer de l'Afrique du Nord, est exportée à l'étranger (1) ; les grands importateurs de ces minerais avant la guerre étaient la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, c'est-à-dire en fait l'Allemagne. Pendant la guerre, la Grande-Bretagne absorba la presque totalité. Cependant la plus grande partie des minerais de plomb fut exportée en France pour les besoins de la Défense nationale. Les minerais d'antimoine

(1) J. Levainville, *Ressources minérales de l'Afrique du Nord* (*Annales de Géographie*, 1924, p. 151-166).

montent à un chiffre anormal (17.000 tonnes en 1917, dont 8.600 à destination de la France, au lieu de 497 en 1913). Le minerai de manganèse fut également recherché, Les phosphates étaient très demandés par l'agriculture, notamment en Italie; la Tunisie s'efforça d'en produire le plus possible, mais en 1918 on n'atteignait que 862.000 tonnes, au lieu de 2.071.000 en 1913. On manqua d'ailleurs toujours de navires pour l'écoulement des produits, et l'exportation des minerais resta pendant toute la guerre inférieure à leur production; des stocks mportants restèrent sans cesse sur les carreaux des mines et sur les quais des ports, en raison des difficultés de transport.

La production minière diminua encore en 1919 ; elle se releva un peu en 1920, mais en 1921 le marché des métaux ne fut guère favorable et la reprise ne se produisit qu'en 1922. On retrouva alors à peu près en Algérie et en Tunisie, pour les phosphates comme pour les minerais de fer, les tonnages d'exportation d'avant-guerre, en même temps que commençait au Maroc l'exploitation des riches gisements de phosphate de chaux de Kourigha.

La France s'est aperçue pendant la guerre que l'Afrique du Nord constituait pour elle un marché de produits alimentaires et de matières premières qu'elle avait trop peu utilisé et dont elle ne soupçonnait pas l'importance. La Berbérie complète la production de la métropole, et peut, si l'on fait le nécessaire pour développer ses richesses comme il convient, contribuer dans une large mesure à son relèvement industriel.

8. *Le commerce.*

Malgré les difficultés de tous genres, le défaut de main-d'œuvre et de personnel de direction, la pénurie de matières premières, le manque de crédit, la crise des transports maritimes, le commerce de l'Afrique du Nord a conservé pendant la guerre une importance considérable.

Si l'on veut se faire une idée exacte des phénomènes économiques, il faut, bien entendu, comparer les quantités et non les valeurs, que la hausse des prix et leurs variations continuelles ne permettent plus d'apprécier. C'est ainsi que, pour prendre un exemple, une augmentation de valeur de 8 1/2 millions de francs dans les importations de houille en 1917 correspond en réalité à une diminution de quantité de 100.000 tonnes. Si, pour éliminer l'influence de la hausse des prix et de l'inflation monétaire, on essaie d'appliquer aux marchandises importées et exportées les taux d'évaluation arbitrés pour 1913, on voit que, pour la plupart des produits, la période de guerre se marque par une courbe descendante

de 1913 à 1918, suivie d'une courbe ascendante qui ne ramène les volumes et tonnages de 1913 qu'aux environs de 1922 ou de 1923.

En réalité, le mouvement des échanges pendant la guerre est dominé par les événements ; il reste étranger aux influences d'ordre économique proprement dites. Ses oscillations, indépendantes des lois ordinaires de la libre concurrence et des besoins de la consommation normale, n'ont d'autre régulateur que les exigences de la défense nationale et les nécessités immédiates de la vie courante, commandées à leur tour par le resserrement des ressources, l'élévation excessive des taux des frets et des assurances et la précarité des moyens de transports.

En ce qui concerne les importations, on peut suivre d'année en année le mouvement de plus en plus restreint des achats et le déplacement des centres d'approvisionnement. Il était impossible qu'il en fût autrement : la guerre enlevait aux industries métropolitaines la main-d'œuvre indispensable et ruinait nos riches départements du Nord. La Grande-Bretagne, l'Espagne, l'Italie, les Etats-Unis progressent, tandis que la part de la France diminue ; en Algérie, elle tombe de 97 pour 100 avant la guerre, à 67 pour 100 en 1916 et diminue encore les années suivantes. En Tunisie, la part de la France, qui était de 50 pour 100 avant la guerre, tombe à 30 pour 100 en 1918.

Au Maroc, bien que les circonstances ne s'y prêtassent guère, on se préoccupa de substituer le commerce français au commerce austro-allemand. Une propagande active fut faite dans les milieux commerciaux et industriels de la métropole pour attirer leur attention sur l'importance du débouché marocain. Les foires-expositions de Casablanca en 1915, de Fez en 1916, de Rabat en 1917, eurent pour but de faire toucher du doigt aux Marocains que nous gardions intactes notre puissance et notre richesse, si rude que fût la lutte où nous étions engagés. Ce sont là, disait le général Lyautey, des gestes de guerre, des foires de combat. Indépendamment du chiffre d'affaires important qui y fut traité, ces foires eurent pour effet dans le domaine politique de maintenir et d'accroître notre prestige auprès des indigènes. La confiance que leur inspira la réussite de nos foires, le développement de nos entreprises, en un mot la démonstration de notre vitalité, de notre force, de notre richesse, se manifesta par l'aide qu'ils nous apportèrent.

En ce qui concerne les exportations, elles sont déterminées pendant la guerre par les ressources alimentaires que l'Afrique du Nord met à la disposition de la mère-patrie, et qui eussent été plus abondantes encore si le manque de navires n'en eût limité la sortie. Ces exportations ont lieu presque uniquement à destination de la France, en raison des interdictions de tous genres qui frappaient le commerce avec l'étranger. Si la rubrique « Etranger et colonies » ne disparaît pas complètement,

c'est qu'elle englobe les échanges entre les colonies et protectorats de l'Afrique du Nord, Algérie, Tunisie et Maroc. C'est aussi qu'en vertu des arrangements interalliés, une certaine part des marchandises exportables est réservée aux puissances engagées à nos côtés dans la lutte, par exemple des phosphates de chaux à l'Italie.

En somme, pendant les années 1914-1919, le volume total du commerce diminue. Cette diminution porte surtout sur les importations, de sorte que, pendant ces années de guerre, les exportations sont toujours supérieures aux importations et la balance commerciale demeure favorable à l'Afrique du Nord, tout au moins en Algérie et en Tunisie.

Après la guerre, la situation se renverse complètement. L'Afrique du Nord cherche à se procurer tous les objets manufacturés dont elle avait été privée pendant la guerre, notamment les articles de luxe, et il en résulte une augmentation considérable des importations ; la mesure est même parfois dépassée. En même temps, les exportations diminuent par suite des mauvaises récoltes. Quant à la part de la France et de l'étranger, avec le rétablissement de la liberté commerciale, on revient à peu près aux proportions d'avant-guerre. Cependant la hausse de la livre a porté un coup très grave au commerce britannique, notamment au Maroc.

En 1920 éclate une crise économique des plus graves. Elle a des causes mondiales et des causes locales. L'instabilité des prix, le désordre monétaire, la rupture d'équilibre des changes, la hausse formidable des salaires et des denrées, la fermeture d'importants marchés sont des phénomènes qui éprouvent le commerce dans le monde entier. La consommation se restreint, le crédit bancaire se resserre, les charges des impôts deviennent écrasantes. A ces causes générales viennent se joindre des récoltes très déficitaires. La détresse des indigènes est grande ; malgré toutes les mesures prises pour l'atténuer, la famine et le typhus sévissent. Le malaise persiste dans les années suivantes, bien, qu'atténué et les répercussions de la crise se font sentir dans toutes les branches de l'activité commerciale. Les années 1920-1924 forment la plus mauvaise série agricole que l'Afrique du Nord ait enregistrée depuis cinquante ans.

Au Maroc, la crise a sévi avec plus d'intensité encore. La mise en valeur était à peine commencée. Le mouvement commercial, pendant la guerre, a toujours présenté un excédent considérable des importations sur les exportations. Cet excédent se justifie en partie par les dépenses d'outillage, mais il faut se hâter de développer la production agricole et minière pour atténuer le plus rapidement possible cette trop forte disproportion. La France participe d'ailleurs pour près de 50 pour 100 au commerce d'exportation.

Comme l'ont depuis longtemps observé les économistes, ce n'est

pas en général pendant la guerre qu'un peuple souffre le plus des sacrifices et des privations que la lutte lui a imposés ; les maux économiques et financiers ne sévissent d'ordinaire qu'un certain temps après le rétablissement de la paix. L'Afrique du Nord en est un exemple ; elle a reperdu dans les années qui ont suivi la guerre une partie des bénéfices qu'elle avait réalisés pendant la période des hostilités. « Les gains passagers réalisés dans certaines professions, disait M. Alapetite en 1917, ne doivent pas faire illusion sur l'appauvrissement général qui résultera pour le monde entier de ces dépenses de guerre dont le calcul donne le vertige, de tant de destructions causées par la bataille et de celles que la barbarie de l'ennemi y a gratuitement ajoutées. Que sont pourtant ces pertes matérielles à côté de ce que nous aurions perdu si l'effort immense, si le sacrifice sans égal dans l'histoire demandé, à la France de 1914, l'avait lassée avant que le but fût atteint ! »

CHAPITRE III

La vie sociale, la colonisation et les questions indigènes (1)

1. *Les Français et les étrangers.*

Les diverses catégories de populations qui sont en présence dans l'Afrique du Nord ont inégalement souffert et inégalement profité de la guerre.

La guerre a éclairci les rangs des colons algériens et tunisiens, comme ceux des paysans français. Comme en outre l'immigration s'est arrêtée, sauf au Maroc, et que la natalité a baissé, l'élément européen n'a pas réalisé les gains qu'il aurait obtenus dans des conditions normales. Les pertes en vies humaines ont été sensiblement égales en Algérie chez les Européens et chez les indigènes, mais non équivalentes, puisque l'élément indigène est cinq fois plus nombreux que l'élément européen ; la population européenne, qui, de 1901 à 1911, avait augmenté de plus de 100.000 âmes, n'en a gagné que 40.000 de 1911 à 1921. En Tunisie, la population européenne a passé de 148.000 à 156.000, s'accroissant seulement, de 8.000 au lieu de 22.000 de 1901 à 1911. Seul, le Maroc a réalisé un accroissement considérable ; le nombre des Européens, qui n'atteignait pas 10.000 en 1911, dépassait 77.000 en 1921 ; l'immigration, qui ne s'est jamais complètement arrêtée même pendant la guerre, a repris dès 1919, année où l'on a relevé 21.000 Européens débarqués à Casablanca, dont 10.000 venus pour s'y fixer ; en 1920, 22.000 Européens, dont 11.000 venant s'établir au Maroc, ont été enregistrés. La crise économique a beaucoup ralenti le mouvement à partir de 1921. Il n'en reste pas moins qu'au Maroc l'élément européen a progressé très rapidement (2).

---

(1) Pour toutes les questions concernant la Tunisie, voir Rodd Balek, *La Tunisie après la guerre*, 2e édition, Paris, 1922, in-8°. — Sur la colonisation, Brunel, *La colonisation française en Algérie* (*Congrès de l'organisation coloniale de Marseille*, 1922, t. II, p. 5-67) ; — Martinier, *La colonisation française en Tunisie* (*ibid*, p. 65-87) ; — L. Obert, *La colonisation française au Maroc* (*ibid*, p. 88-127) ; — G. Jacqueton, *La colonisation française au Maroc* (*Annales de Géographie*, 1924, p. 307-312).

(2) Augustin Bernard, *Le recensement de* 1921 *dans l'Afrique du Nord* (*Annales de Géographie*, 1922 p. 52-58). — *Exposé de la situation générale de l'Algérie*, 1922, p. 625-634. — *Tableau général des communes de l'Algérie*, Alger 1922. — *Dénombrement de la population en Tunisie*, Tunis, 1921.

Une des conséquences les plus frappantes de la guerre, c'est que l'accroissement de la population européenne a profité presque uniquement aux « villes tentaculaires » ; il en est résulté une crise du peuplement rural. Beaucoup de colons enrichis sont venus vivre à Alger ou à Tunis. La ruée vers les villes, vers le luxe et les plaisirs faciles qu'on y rencontre, s'est manifestée dans l'Afrique du Nord comme en France. En Algérie, 517.000 Européens sur 791.000, soit 65 pour 100, habitent les 27 communes qui comptent plus de 4.000 Européens ; la proportion en 1911 n'était que de 61 pour 100. Ces communes ont donc absorbé la totalité de l'augmentation de la population européenne et pris 17.000 unités, soit 6 pour 100, à l'ensemble des autres communes de l'Algérie. Non seulement les villages de colonisation sont éprouvés, mais même de petites villes comme Blida, Médéa, Tizi-Ouzou, ont perdu une partie de leurs éléments européens non-fonctionnaires. Seul, le département d'Oran résiste à la crise du peuplement rural et s'affirme comme le centre de colonisation le plus puissant de toute l'Afrique du Nord. Au Maroc, le peuplement européen est demeuré presque exclusivement urbain ; les villes ont absorbé la presque totalité de l'immigration. Casablanca compte à elle seule plus de la moitié de la population européenne de la zone française du Maroc (40.000 sur 78.000).

Quant à la situation respective des divers groupes dont se compose la population européenne, elle ne semble pas avoir été très sensiblement modifiée par la guerre.

Au Maroc, le problème étranger jusqu'ici ne se pose guère. La zone française renferme une très bonne proportion de nos nationaux (49.000 Français contre 29.000 étrangers) et les deux éléments espagnol (15.000) et italien (10.000) se font à peu près équilibre.

En Algérie, grâce à la présence d'un nombre suffisant de Français, introduits par la colonisation officielle ou venus spontanément, la fusion des divers éléments européens s'est poursuivie dans des conditions satisfaisantes. La colonie étrangère, décimée par les mariages mixtes et les naturalisations automatiques de la loi de 1889, tend de plus en plus à se confondre avec la population d'origine française. La distinction entre les Français d'origine et les naturalisés présente de moins en moins d'intérêt. Les naturalisés ont eu pendant la guerre une attitude parfaitement loyale et leur conduite n'a donné lieu à aucune critique. La fraternité des Algériens est désormais scellée dans le sang et il n'y a plus qu'une seule catégorie de Français : ceux qui ont combattu contre l'ennemi commun. C'est ici le lieu de se remémorer les pages où Renan a si éloquemment démontré que ce qui constitue une nation : ce n'est ni la forme du crâne, ni l'identité d'origine, mais la communauté des souvenirs et des espérances, des gloires et des deuils.

D'autre part, l'immigration espagnole, en raison des conditions du change monétaire, n'est plus attirée par de hauts salaires et s'est à peu près arrêtée. Bref, on peut dire que la guerre, en Algérie, a fait avancer la fusion des éléments européens.

En Tunisie, le problème étranger se pose avec beaucoup plus d'acuité et la question des relations entre l'élément français et l'élément italien est beaucoup plus difficile à résoudre. L'Italie a combattu aux côtés de la France contre les empires centraux, mais l'attitude réciproque des Français et des Italiens en Tunisie n'en a pas été sensiblement modifiée, la guerre, en Italie comme partout, ayant surexcité les sentiments nationalistes.

L'inégalité des charges militaires entre Français et Italiens a mis les Français dans un état d'infériorité manifeste ; ils ont eu, proportionnellement à leur nombre, plus de mobilisés que les Italiens, sont restés plus longtemps sous les armes et ont eu des pertes plus élevées. Cependant l'élément italien paraît en recul. De 1911 à 1921, le nombre des Français de Tunisie s'élève de 46.000 à 54.000, pendant que celui des Italiens s'abaisse de 88.000 à 85.000. De 1911 à 1914, beaucoup de familles italiennes de la Régence ont immigré en Tripolitaine ou au Maroc. L'arrêt des travaux publics et des constructions a ensuite tari le mouvement d'immigration temporaire ; la main-d'œuvre s'est portée vers les régions dévastées et les mines du Nord de la France, ou est restée en Italie même.

Mais, malgré la diminution de la population italienne, les *contadini* ont maintenu et consolidé leurs positions. La colonisation agricole italienne, surtout la petite colonisation, a progressé. Les Italiens, qui possédaient 6.000 hectares de vignes en 1913, en avaient 10.000 en 1918 et 13.000 en 1920, se partageant entre 1.500 viticulteurs. Pendant ce temps, l'étendue du vignoble français ne s'accroissait pas et le nombre des viticulteurs français diminuait. Des sociétés italiennes se sont organisées pour acheter de vastes domaines afin de les lotir et de les revendre en détail à des paysans siciliens, moyennant une redevance annuelle. Pour enrayer les achats de propriétés françaises par les étrangers, un décret du 22 février 1919 créa sur cette catégorie de ventes une taxe basée sur la plus-value ; mais cette taxe fut rapportée par un décret du 24 janvier 1920, à la suite des protestations de la colonie italienne.

La Tunisie renferme maintenant une très forte proportion d'étrangers nés sur son sol (46.000 Italiens sur 85.000 et 11.000 Maltais sur 14.000). Il paraissait indiqué de leur faciliter l'accession à la nationalité française, comme on l'a fait en Algérie par la loi de 1889. Ce fut le but (1)

(1) Rodd-Balek, p. 90-142, 288-308 ; — *L'Afrique française*, 1920, p. 430 ; 1923, p. 271 ; 1924, p. 42.

des décrets du 8 novembre 1921, qui confèrent la nationalité française aux étrangers nés en Tunisie de parents qui eux-mêmes y sont nés, soit à la troisième génération. Ces décrets, quoiqu'ils visent tous les étrangers, sauf les Italiens, ont fait entrer dans la cité française surtout des Maltais (5.000 environ) ; ceux-ci ont accueilli ce changement avec satisfaction. La Grande-Bretagne ayant formulé quelques objections, il a été entendu (accord du 24 mai 1923 et loi du 20 décembre 1923) que les étrangers se trouvant dans le cas prévu par les décrets de 1921 auraient le droit de décliner la nationalité française, ce droit ne s'étendant d'ailleurs pas aux générations suivantes.

En vertu des conventions de 1896, dénoncées en 1919, mais renouvelées jusqu'ici par tacite reconduction, les décrets de 1921 sur la naturalisation ne s'appliquent pas aux Italiens. Cependant la question est désormais posée en ce qui les concerne. Parmi les Italiens de Tunisie, les bourgeois des villes et les familles d'installation relativement récente, dont l'italianité est entretenue et réchauffée par des associations patriotiques, gardent les yeux tournés vers leur pays d'origine. Au contraire, les petites gens, ceux qui sont africanisés ou apparentés à des Français, verraient très favorablement des mesures qui leur permettraient de postuler de petits emplois, des lots de colonisation, des bourses scolaires, des prêts de semences. Les colonies étrangères ne sauraient demeurer indéfiniment des organismes à part, évoluant autour de leur consul. Il vient un moment où le *jus soli* l'emporte sur le *jus sanguinis* et où l'Européen né en Tunisie devient véritablement un Tunisien. En nourrissant chez les Italiens de Tunisie un particularisme excessif, on nuit aux relations amicales, exemptes d'arrière-pensées, qu'il est souhaitable d'instaurer entre l'Italie et la France. « La Régence doit être pour la France et l'Italie le plus solide des traits d'union. Le futur peuple européen de Tunisie, surtout français d'éducation, surtout italien de sang, tout en aimant la France et en participant à sa gloire et à sa puissance, aura pour l'Italie des sentiments d'affection filiale. Ce que l'Italie perdra en prérogatives politiques, elle le gagnera en avantages moraux (1). »

Il n'est pas impossible et il serait intéressant de contrebalancer l'afflux des populations de l'Europe méridionale en faisant appel à d'autres éléments. Il ne semble pas qu'à cet égard on ait suffisamment profité des circonstances de l'après-guerre et des bouleversements de l'Europe en vue du peuplement de l'Afrique du Nord. On a songé en Algérie à offrir des avantages aux Belges. En Tunisie, les Serbes (2.000) détachés chez des colons pendant que se reformait à Bizerte l'armée évacuée d'Albanie, ont donné toute satisfaction ; on a accueilli aussi

(1) Rodd-Balek, p. 140.

quelques Russes de l'armée de Wrangel. Les Polonais, les Yougoslaves, les Tchécoslovaques fourniraient sans doute à la colonisation nord-africaine d'excellents éléments.

Si nous voulons mener à bien notre œuvre dans l'Afrique du Nord, il est indispensable que s'affirme la solidarité latine. Comme le remarque Rodd-Balek (1), persister à parler du péril italien dans les circonstances présentes rappelle la cécité des hommes d'Etat français de jadis s'obstinant à lutter contre la maison d'Autriche après l'apparition de la Prusse au firmament européen. La guerre mondiale a changé tout cela et le seul problème qui compte actuellement dans l'Afrique du Nord est le problème indigène.

2. *La crise de la colonisation* (2).

La situation matérielle et morale des indigènes de l'Afrique du Nord a été profondément modifiée par la guerre. Dans l'ensemble, la Berbérie a profité d'un enrichissement au moins relatif, parce que la vie économique y a été moins complètement arrêtée qu'en France. Les Européens ont réalisé, notamment dans l'oléiculture et la viticulture, des bénéfices considérables. De grosses fortunes se sont édifiées ; la dette hypothécaire a été remboursée ; les capitaux ont afflué dans les banques, le bien-être et le luxe ont progressé dans les villes et dans les campagnes. Mais les indigènes ont réalisé plus de profits que les colons et leur condition s'est transformée bien davantage. Il faut faire état des primes d'engagement et de démobilisation, des allocations journalières, des carnets de pécule, des salaires des travailleurs coloniaux dans les usines de guerre. Les allocations envoyées en Algérie représentent à elles seules plus de 15 millions de francs ; les femmes indigènes ont touché jusqu'à 5 et 6.000 francs d'allocation par an. Dans les communes de Kabylie, il a été payé pour 10 millions de francs de mandats-postaux en 1914, 12 millions en 1915, 17 milllions en 1916, 26 millions en 1917. Enfin et surtout les hauts prix atteints par les céréales et le bétail ont profité surtout aux indigènes. Leur vie est si frugale, leurs exigences si minimes, que l'argent qu'ils ont touché pendant la guerre représente pour eux comparativement beaucoup plus que des sommes équivalentes pour les Européens.

L'enrichissement a eu des effets inverses sur les colons européens et sur les fellahs indigènes : il a incité les premiers à vendre leurs terres

(1) Rodd-Balek, p. 132.
(2) Gouvernement général de l'Algérie. *Répartition de la propriété foncière en Algérie.* Alger, 1917, in-8°. — *Exposé de la situation générale de l'Algérie en* 1911, p. 540-550 (graphique); *Congrès de l'Organisation coloniale*, II, p. 34-47.

et les seconds à les acheter. La terre apparaît à l'indigène possesseur d'un pécule comme le placement le plus sûr et le plus rémunérateur. Inquiet de l'inflation croissante de la circulation fiduciaire, il cherche à se défaire de ses billets de banque et à les remplacer par des terres ou par des troupeaux. C'est ce qui explique la crise de la colonisation qui a accompagné et suivi la guerre.

Au début des hostilités, la mobilisation, les difficultés d'exploitation, l'incertitude des transactions et des transports provoquent un fléchissement du prix des terres. Mais, dès la fin de 1917, les bonnes récoltes et la hausse des denrées amènent une plus-value générale. En 1919, la hausse est de plus en plus rapide et accentuée. Une fièvre de spéculation sévit ; bon nombre de propriétaires profitent de la hausse pour vendre leurs biens ; quelques-uns les rachètent, puis les revendent plus cher encore.

En Algérie, les indigènes enrichis procèdent à des acquisitions de plus en plus nombreuses de propriétés européennes. « Vous nous avez pris la terre à coups de fusil, disent-ils, nous vous la reprenons à coups de douros. » Et ils paient la terre souvent quatre et cinq fois la valeur d'avant-guerre. En 1918 et en 1919, les Européens ont vendu aux indigènes 60.000 hectares de terres et en ont acheté seulement 35.000 ; le recul de la propriété européenne est très marqué. Le phénomène est particulièrement sensible dans le département de Constantine et en Kabylie, où des cantons entiers reviennent aux indigènes. Pour les quatre années 1918-1921, la colonisation européenne perd 6.500, 18.000, 10.500 et 500 hectares dans le département de Constantine. Ce fait s'explique par la densité de la population indigène et la prédominance de l'élément berbère. Dans l'Ouest de l'Algérie, les achats des Européens conservent la prépondérance.

Cependant, dès 1920, la situation se modifie. Les indigènes sont très éprouvés par la sécheresse, la mauvaise récolte de céréales et la mortalité du cheptel. En même temps, les allocations et les primes de démobilisation se tarissent, les usines de guerre se ferment. La situation anormale de 1914-1919 prend fin et on revient à peu près à la situation d'avant-guerre au point de vue des transactions foncières ; les acquisitions des Européens redeviennent supérieures à leurs ventes de 5.000 hectares en 1920, de 15.000 hectares en 1921, de 11.000 hectares en 1922. Au total, pour la période 1914-1921, les indigènes en Algérie ont vendu 194.000 hectares aux Européens et leur en ont acheté 120.000. L'édifice de la colonisation algérienne a, somme toute, victorieusement résisté à la terrible secousse de la guerre et ses fondements n'ont pas été ébranlés ; il faut seulement se hâter de boucher les fissures et de réparer les brèches.

En Tunisie, la crise a été plus grave, parce que la colonisation était moins solide. L'hectare de bonnes terres, coté 400 à 800 francs en 1914, vaut 1.000 à 1.500 francs en 1919, 2.500 à 3.000 francs en 1920 ; les spéculateurs s'abattent sur cette proie et la classe des propriétaires français, saisie de vertige, se débarrasse de ses domaines. La tourmente affecte surtout les grandes exploitations ; cependant les lots de colonisation sont également touchés. Le mouvement s'arrête en 1921, lorsque se produit la baisse des produits agricoles et du prix des terres.

Les pertes territoriales de la colonisation française ont été considérables ; les ventes montent à 80.000 hectares, dont 45.000 dans le Tell et 34.000 pour le Sahel et la Steppe, soit un septième du patrimoine foncier des Français. Sur les 45.000 hectares du Nord, les trois cinquièmes passent aux indigènes, le reste aux Italiens. Le bilan des années 1914-1921 se clôt par un déficit de 61.000 hectares, dont 32.000 dans le Nord (1). La crise révèle le vice de la constitution de la colonie agricole tunisienne : quand les gros ou les moyens propriétaires quittent, il n'y a presque nulle part à côté d'eux des petits pour les remplacer, comme dans les campagnes de la métropole ou de l'Algérie. Là où les fermes françaises sont tombées aux mains des indigènes, les bâtiments ne sont plus entretenus, le bétail n'est plus soigné, le matériel est à l'abandon, le sol envahi par les mauvaises herbes : c'est le retour à la barbarie.

3. *La reprise de la colonisation en Algérie.*

La colonisation agricole a toujours paru aux vieux Africains le seul moyen d'assurer notre suprématie d'une manière durable dans l'Afrique du Nord, grâce à la prise de possession effective du sol par nos nationaux. Un pays finit toujours par appartenir à celui qui cultive le sol. Notre devoir primordial est d'implanter dans l'Afrique du Nord une nombreuse population rurale française, si nous voulons être autre chose que des passants dont le sable aura bientôt effacé les pas. Aussi l'œuvre de la colonisation agricole, interrompue par la guerre, a-t-elle été reprise aussitôt que les circonstances l'ont permis. Elle se heurte malheureusement à divers obstacles.

On pourrait croire que ce sont les hommes qui font défaut ; que la France, épuisée et saignée à blanc, où les campagnes sont désertées, où la natalité est en baisse constante, ne peut plus fournir les émigrants nécessaires. Il ne peut être question d'émigration en masse, mais la France, malgré ses conditions démographiques actuelles, peut fournir

(1) Rodd-Balek, p. 205 et 232

les cadres nécessaires à la mise en valeur de l'Afrique du Nord, quelques centaines de familles, quelques milliers d'individus tous les ans, qui, si nous ne savons pas leur faire place dans la France africaine, iront au Canada ou ailleurs et seront à jamais perdus pour nous. Les déracinés sont nombreux après tous les grands cataclysmes et en fait, jamais il n'y eut autant de candidats colons.

Dans l'Afrique du Nord, ce n'est jamais l'homme qui a manqué à la terre, mais la terre qui a manqué à l'homme. La difficulté n'est pas de se procurer des colons, mais de se procurer des terres. Les indigènes, soit par suite de la répugnance qu'ils éprouvent à abandonner le sol qui leur vient de leurs ancêtres, soit par opposition instinctive et systématique à l'installation de nouveaux foyers européens, refusent de vendre leurs terres. Il existe cependant de vastes étendues fertiles encore incultes, qui pourraient être livrées à la colonisation européenne sans nuire aux indigènes ; mais ce sont en général des terres collectives ou des biens *habous* (1), qu'il n'est pas facile de mettre dans le commerce en raison de leur situation juridique.

En Algérie, les opérations de colonisation, complètement interrompues par la guerre de 1914 à 1919, ont été reprises dès que les circonstances l'ont permis. Quelques centres ont été peuplés ou agrandis, mais beaucoup de projets ont dû être abandonnés en raison du refus opposé par les indigènes aux propositions d'acquisition. On hésite toujours à recourir à l'expropriation, quoiqu'elle offre toutes garanties pour la sauvegarde des intérêts particuliers. La situation économique généralee l'augmentation du prix de la main-d'œuvre et des matériaux, l'énorm. plus-value de la propriété foncière ne permettent pas de donner à l'effort de la colonisation toute l'ampleur désirable. Cependant on s'efforce d'imprimer une impulsion nouvelle à cette œuvre, dont dépend la prédominance de l'élément français et la mise en valeur de la colonie.

Jusqu'à ces derniers temps, les règles relatives à l'aliénation des terres de colonisation en Algérie étaient fixées par le décret du 13 septembre 1904, qui prévoit divers modes d'aliénation, vente ou concession gratuite ; en fait, les deux systèmes ont été à peu près également employés. Ce décret a donné de bons résultats au point de vue du nombre et de la superficie des propriétés aliénées, mais, au point de vue du peuplement, les résultats ont été moins satisfaisants. Le décret appelait quelques retouches, qui ont été réalisées par le décret du 9 septembre 1924. Les modifications portent sur deux points principaux : la période de résidence obligatoire du colon est portée de 10 ans à 20 ans, et la période pendant laquelle les terres ne peuvent être cédées qu'à des colons français est

(1) Les *habous* sont des sortes de biens de mainmorte appartenant à des fondations pieuses.

élevée de 20 à 40 ans ; cette mesure permettra d'écarter les spéculateurs sans décourager les colons sérieux. En outre, la part des lots de colonisation à réserver aux Algériens, part qui avait été fixée au tiers seulement par le décret de 1904, est élevée à la moitié.

Il faut, pour compléter ces mesures, organiser et doter la caisse de colonisation, dégager les terres disponibles, les revendre avec de très grandes facilités de paiement, enfin organiser le crédit agricole à long terme et à faible intérêt.

Il convient de rendre aux colons d'Algérie l'hommage qu'ils méritent : « Je ne connais pas, a dit M. Jules Cambon (1), d'homme qui mérite davantage le nom de bon ouvrier, de bon agriculteur et de bon Français qu'un vrai colon d'Algérie. »

4. *La colonisation en Tunisie.*

En Tunisie, l'administration du protectorat, après avoir trop longtemps négligé le peuplement français, a fini par s'en préoccuper et un louable effort a été accompli à cet égard depuis quelques années. Pendant longtemps, il y a eu en Tunisie uniquement de la grande colonisation ; en 1892, sur 433.000 hectares possédés par des Français, 416.000 appartenaient à 116 propriétaires. M. Jules Saurin, dès 1899, dénonçait le péril et prêchait d'exemple, amenant de France 160 familles de cultivateurs. C'est seulement à partir de 1900 que le Protectorat se décida à adopter une autre attitude ; de 1900 à 1914, il allotit 125.000 hectares, répartis en 1.200 lots vendus sous condition de mise en valeur du sol et d'installation d'une famille française. Mais, même dans cette période, l'Etat n'est guère qu'un marchand de biens et la préoccupation du peuplement national lui fait presque totalement défaut.

Comme en Algérie, les indigènes se refusent à vendre leurs terres ; peut-être même leur résistance est-elle plus vive encore et plus systématique. Il existe cependant des moyens de s'en procurer, notamment en exerçant un droit de préemption sur les propriétés mises en vente et par le lotissement des grands domaines tels que l'Enfida. Il existe en Tunisie d'immenses surfaces inutilisées ; il n'est plus tolérable qu'il y ait ainsi dans l'Afrique du Nord de vastes solitudes de brousse improductive. Les doctrines du droit musulman sur la vivification de la terre morte, ou notre expropriation pour cause d'utilité publique, devront permettre de faire cesser un pareil état de chose. Mais il ne faut se dessaisir des terres qu'on aura réussi à se procurer qu'à bon escient, en

(1) Jules Cambon, *Le gouvernement général de l'Algérie*, Paris, 1918.

faveur de véritables cultivateurs décidés à y résider. Il faut pour cela rompre avec les méthodes d'avant-guerre.

La colonisation tunisienne est régie par le décret du 24 janvier 1914, modifié par ceux du 28 mai 1920 et du 1er juillet 1924. Les achats de terres sont effectués sur un fonds dit de colonisation, doté principalement par des prélèvements sur les divers emprunts tunisiens et qui se reconstitue en partie par le versement des annuités des colons. Mais le fonds de colonisation a été durement éprouvé par le déséquilibre entre ces récupérations et les prix très élevés des achats actuels.

Le Protectorat n'a jamais procédé par voie de concessions gratuites, ni en principe par ventes à bureau ouvert. Chaque année, un programme de colonisation est dressé, comprenant un certain nombre de lots. Un Comité de colonisation classe les demandeurs suivant un ordre de préférence, les immigrants, les agriculteurs de profession et les chefs de familles nombreuses étant privilégiés. Ils sont tenus de justifier de ressources suffisantes. Les lots étaient autrefois payables en dix annuités ; le prix de vente est désormais fractionné en vingt annuités; en revanche, l'obligation de résidence personnelle et l'interdiction de vente ont été également portées à vingt ans.

La Tunisie a toujours eu une tendance à faire des lots assez étendus, d'au moins 100 hectares, par une sorte de réaction contre la formule algérienne des petits lots de 40 hectares. L'expérience a cependant montré que le déchet est aussi considérable avec les grands lots qu'avec les petits lots. En cette matière, il ne faut pas s'en tenir à une formule rigide ; il convient de mélanger les grands lots et les petits lots, les immigrants et les Africains.

La réussite est surtout une affaire de crédit à long terme et à taux faible pour le paiement du lot, la construction des bâtiments indispensables et la mise en marche de l'exploitation. En raison des conditions économiques d'après-guerre, les colons nouvellement installés se trouvent dans la nécessité de faire largement appel au crédit pour la mise en valeur de leurs propriétés ; des crédits d'installation, des crédits de campagne, des avances sans intérêts pour la création de coopératives leur sont accordés.

Le programme d'après-guerre du protectorat comporte l'installation pendant 10 années d'un minimum de 100 familles par an. Ce programme a été réalisé pendant la première période quinquennale, au cours de laquelle ont été vendus 121.770 hectares, représentant en tout 577 lots. Des fermes se sont élevées dans la brousse, des défrichements ont été effectués, des améliorations foncières réalisées. Dans la région du Zaghouan en particulier, les progrès de la colonisation ont été considérables.

Un recensement foncier effectué en 1921 a montré que les Français possédaient en Tunisie 554.000 hectares, appartenant à 1.700 propriétaires, dont 800 établis par la colonisation officielle (400 depuis 1914) : près de la moitié de ces 554.000 hectares appartient à 68 propriétaires. Les Italiens ont 60.700 hectares répartis entre 1.560 propriétaires ; les autres Européens 26.300 hectares (150 propriétaires). La colonisation française en Tunisie conserve donc le caractère de très grande propriété.

La population française ne comprend qu'un trop petit nombre d'agriculteurs (6.745, soit 12 pour 100 seulement, alors qu'en Algérie il y en a 200.000). Un aussi faible effectif ne permet pas d'assimiler les étrangers européens ; rien ne doit être négligé pour le renforcer. Mais quarante ans de grande colonisation n'ont guère préparé les esprits à se tourner vers la petite. « Au flanc de l'Algérie (1), fière de sa démocratie rurale, la Régence rappelle les Etats aristocratiques qui bordaient au sud il y a soixante ans les Etats plus libéraux et plus peuplés de l'Amérique yankee. »

5. *La colonisation au Maroc.*

Il est clair que le soldat aux colonies doit précéder l'ingénieur et l'ingénieur le colon. Il fallait donc pacifier et outiller le Maroc avant d'y appeler des agriculteurs; l'œuvre de la colonisation officielle et du peuplement français ne pouvait d'ailleurs être abordée avant la fin de la guerre européenne.

Dès qu'on a pu escompter l'ouverture du Maroc, les Européens ont acquis des propriétés étendues dans toute la zone accessible, mais parfois dans un but de spéculation plutôt qu'avec l'intention de les mettre en valeur. Au début, la colonisation marocaine a eu un caractère aristocratique et absentéiste, de même que la colonisation tunisienne.

Comme en Algérie et en Tunisie, d'immenses étendues sont susceptibles d'être mises en valeur par les colons européens sans qu'il en résulte aucun préjudice pour les indigènes. Mais, comme en Algérie et en Tunisie, les Marocains, en général très attachés à la terre, ne se décident que difficilement à la vendre. Le domaine de l'Etat, dilapidé dans les années qui ont précédé l'établissement du protectorat, ne présente pas des disponibilités très considérables et sera vite épuisé ; on estime qu'il ne possède guère que 150.000 hectares susceptibles d'être livrés à la colonisation. Les achats de propriétés privées sont difficiles. Restent les terres collectives ou terres de tribus ; un dahir du 27 avril 1919 en a reconnu la propriété aux tribus qui les détiennent, comme l'avait fait

(1) Rodd-Balek, p. 201.

en Algérie le sénatus-consulte de 1863. Ces terres sont inaliénables en principe ; elles peuvent cependant être ouvertes à la colonisation par deux voies différentes : directement par le moyen de locations susceptibles d'être transformées en aliénations perpétuelles de jouissance ; indirectement par la création de périmètres de colonisation constitués par l'Etat et mis ensuite en vente par ses soins. L'application judicieuse de ce dahir doit permettre, sans nuire aux collectivités indigènes, de livrer à la colonisation de vastes surfaces incultes, que les occupants sont incapables d'utiliser. Ceux-ci conserveront en effet les terres de parcours et de culture nécessaires à leurs besoins ; le prix de la location ou de la vente des espaces improductifs s'ajoutera aux bénéfices provenant du sol qu'ils exploitent déjà et pourra être consacré à des améliorations culturales sur la partie qui leur sera laissée.

Dès 1916, un Comité de colonisation fut institué ; il est présidé par le délégué à la Résidence générale et composé des chefs des services intéressés. Le programme dressé par la direction de l'Agriculture distingue trois catégories de colonisation : la petite (20 hectares), la moyenne (150 à 400 hectares), la grande (de 400 à 3.000 hectares). Les lots de colonisation sont vendus sous condition résolutoire, à charge de valorisation dans un délai déterminé, conformément aux clauses et conditions d'un cahier des charges. Il n'est pas accordé de concessions gratuites. Les sommes réalisées dans les ventes sont versées à une caisse spéciale, alimentée également par des dotations budgétaires ; les fonds servent à l'achat de nouvelles terres.

La moyenne colonisation, qui tend à implanter au Maroc les colons de souche française, est de beaucoup la plus intéressante ; c'est à elle qu'il faut consacrer tous les efforts. La petite colonisation, sans capitaux et avec des surfaces insuffisantes, n'est guère que du jardinage ; elle ne se prête qu'à la culture maraîchère. La grande colonisation gaspille les terres, ne sert pas au peuplement et se désintéresse souvent aussi des améliorations culturales. Les obligations imposées aux acquéreurs des lots de moyenne colonisation ont pour but d'assurer leur mise en valeur rationnelle par les procédés de la culture européenne. ; on exige d'eux l'engagement de s'installer en personne sur le lot qu'ils sollicitent. Les demandes sont nombreuses ; elles ne peuvent toutes recevoir satisfaction. Les lotissements de moyenne colonisation sont en général groupés ; toutes les fois que la chose est possible, on constitue un village, avec de petits lots entourés eux-mêmes d'une couronne de fermes. Dans l'ensemble, en dépit de certains échecs, la réussite est satisfaisante. Autour de Meknès en particulier, dans un rayon de 15 à 20 kilomètres, se crée un réseau continu de fermes françaises qui couvrira 18.000 hectares et qui, d'ici quelques années, promet d'être une

des plus belles régions culturales de l'Afrique du Nord. Seule, la moyenne colonisation assurera le peuplement rural, but essentiel qu'il ne faut jamais perdre de vue et sans lequel notre établissement dans l'Afrique du Nord serait toujours précaire et éphémère.

La colonisation officielle a débuté au Maroc en 1918. De 1918 à 1923, elle a distribué 71.500 hectares, formant 449 lots, dont 2.500 hectares et 206 lots de petite colonisation, 57.000 hectares et 226 lots de moyenne colonisation, 12.000 hectares et 17 lots de grande colonisation. Les disponibilités foncières actuelles assurent l'exécution, pendant une dizaine d'années, d'un programme de colonisation de 20.000 à 25.000 hectares chaque année, soit une centaine de familles par an.

Des chiffres assez discordants ont été donnés en ce qui concerne la superficie possédée par les Européens, le nombre des propriétaires et celui des personnes vivant sur les domaines ruraux. D'après un rapport de M. Malet, directeur de l'Agriculture, la superficie des propriétés européennes atteindrait 450.000 hectares, dont 429.000 appartenant à des Français; le nombre des propriétaires serait de 1.424, dont 1.127 Français. Les agriculteurs résidant sur leurs terres ne représentent pas, avec leurs familles, plus de 3.000 à 4.000 personnes, chiffre tout à fait insuffisant. Cependant les villes et les ports n'auront un développement assuré que dans la mesure où l'arrière-pays se peuplera et où la culture européenne se développera.

Il est évident que la faiblesse de la natalité française et la répugnance croissante des indigènes à se dessaisir de leurs terres rendent de plus en plus difficile dans l'Afrique du Nord le peuplement rural. Ce qui était possible en 1830 ne l'était plus en 1881, et bien moins encore en 1912 ou en 1923. Certes, il est possible de faire encore de la colonisation agricole sans nuire aux indigènes ni les exproprier. Mais il serait puéril de nier qu'ils ne la voient pas avec plaisir. On comprend donc très-bien que le protectorat marocain ne se soit pas lancé dans cette voie avant d'avoir apprivoisé les indigènes et assuré la pacification. « Les colons, qu'ils le veuillent ou non, sont des ferments de dissolution extrêmement actifs des institutions et de la société indigènes. » (1). C'est pourquoi les pays soumis au régime du protectorat méconnaissent parfois la nécessité de la colonisation de peuplement. Cependan « nous ne pouvons assurer (2) la pérennité de notre civilisation au Maroc que si nous y implantons une proportion aussi forte que possible d'éléments nationaux fixés au sol, pour faire cristalliser la masse indigène, préalablement imprégnée de notre civilisation, autour de

(1) E. F. Gautier, *L'Algérie et la métropole*, Paris, 1920, p. 230.
(2 Jurquet de la Salle, *Notre avenir au Maroc et dans l'Afrique du Nord* (*La Géographie*, XLI, 1924, p. 34-47).

cet élément et assurer ainsi sa transformation totale, à notre profit comme au sien. »

6. *Les réformes indigènes en Algérie* (1).

La société indigène et son état d'esprit ont été profondément modifiés par la guerre. Les indigènes ne pouvaient échapper aux mouvements nationalistes déchaînés dans le monde entier; les doctrines wilsoniennes, l'exemple d'Angora et de l'Egypte ont exercé sur eux une très grande influence. La France s'est efforcée, en Algérie, en Tunisie, au Maroc, d'adapter sa politique à ces conditions nouvelles et de donner aux populations africaines qu'elle régit toutes les satisfactions compatibles avec la bonne administration du pays, liée elle-même au maintien de son hégémonie. Le but à atteindre est partout le même : faire la conquête morale des indigènes, les amener à s'associer à nous. Les procédés seuls diffèrent. Chaque pays de l'Afrique du Nord s'est inspiré en cette matière de ses traditions et du degré d'évolution auquel il est parvenu.

Que notre politique indigène en Algérie ait été trop souvent incohérente, nul ne songe à le nier. Mais il est faux que cette politique ait été oppressive et spoliatrice ; si elle n'a pas toujours donné les résultats qu'on en attendait, elle a toujours été animée des meilleures intentions. A travers bien des avatars, ce qu'elle a toujours recherché et poursuivi, c'est l'assimilation des indigènes ; on a seulement parfois retardé cette évolution par trop de hâte, car on ne saurait modifier la psychologie d'un peuple avant ses institutions économiques, politiques et familiales. On ne saurait faire passer d'un coup et sans ménagement les indigènes à notre civilisation. Cependant l'évolution des indigènes algériens est beaucoup plus rapide qu'on ne le croit, surtout depuis quelques années. La guerre, pour de multiples raisons et notamment en amenant un grand nombre d'Algériens sur le sol européen, a beaucoup accéléré cette évolution.

L'application du service militaire obligatoire aux indigènes devait forcément amener une modification de leur statut. Frères d'armes sur

---

(1) A. Messimy, *Le statut des indigènes algériens*, Paris, 1913, in-8°; — *Contribution à l'étude des réformes concernant la situation politique et économique des indigènes algériens*, Alger, 1916, in-8° ; — T. Steeg, Le *programme du gouvernement et l'Algérie* (*L'Action nationale*, 25 février 1918); — Augustin Bernard, *L'organisation communale des indigènes de l'Algérie* (*Revue Politique et Parlementaire*, août-septembre 1918). — Victor Piquet, *Les réformes en Algérie et le statut des indigènes*, Paris, 1919 ; — Marius Moutet, *Rapport sur l'accession des indigènes aux droits civils et politiques* (Chambres des députés, session de 1918, nos 4383 et 4920) ; — Gouvernement général de l'Algérie, *Lois, décrets et arrêtés concernant les réformes indigènes* Alger, 1919 ; — H. de la Martinière, *La question indigène en Algérie* (*Revue des Deux-Mondes*, 15 mars et 1er avril 1922).

les champs de bataille, au milieu des plus dures épreuves, Français et indigènes doivent le rester dans la paix. On aurait tort cependant de présenter les réformes comme une sorte de réparation tardive et comme un témoignage particulier de gratitude pour une correction qui nous aurait surpris. Si les réformes sont un corollaire du service militaire des indigènes, c'est que, comme l'a fait remarquer M. Th. Steeg, tout pays qui demande leur concours militaire à de simples sujets est obligé de les élever à son niveau.

Dès avant la guerre, un certain nombre de réformes avaient été accomplies en faveur des indigènes. Un décret du 19 septembre 1912 accordait certains avantages aux indigènes ayant fait leur service militaire ; un autre décret du 13 janvier 1914 élargissait d'une manière très notable le corps électoral indigène. Mais la plus importante des mesures destinées à associer de plus en plus les indigènes à notre œuvre civilisatrice et à faire leur éducation politique est la loi du 4 février 1919, complétée par le décret du 6 février 1919 qui a appelé les indigènes à élire des représentants dans toutes les assemblées délibérantes de l'Algérie. A vrai dire, ils figuraient déjà dans ces assemblées, conseils municipaux, conseils généraux, délégations financières et conseil supérieur. Mais leurs représentants étaient soit nommés par l'administration, soit élus par un collège électoral assez restreint, où les fonctionnaires étaient en majorité.

Le principe de la réforme de 1919 est que les indigènes constituent un collège distinct de celui des Européens, avec des représentants distincts, appelés à siéger dans les assemblées locales et dans celles-là seulement. On a accru le nombre des représentants indigènes et leurs attributions, en les appelant notamment à participer à l'élection des maires ; enfin on a augmenté considérablement le corps électoral indigène ; il y avait 15.000 électeurs indigènes avant la loi de 1919 : il y en a actuellement plus de 400.000. Mais on s'est refusé pour le moment à aller plus loin et à donner aux indigènes des représentants au Parlement français, comme quelques-uns d'entre eux le demandaient et comme des hommes politiques français le réclamaient pour eux.

Certains colons déclarent ces réformes dangereuses et certains indigènes les trouvent insuffisantes ; en réalité, elles semblent répondre assez exactement à ce qui est réalisable à l'heure actuelle. Quant à l'usage que les indigènes ont fait de ces droits nouveaux, l'expérience est encore bien courte pour qu'on puisse se prononcer. Les partis indigènes algériens ne paraissent pas jusqu'ici nettement constitués. On peut cependant distinguer les conservateurs, ceux qu'on appelle les *Vieux-Turbans*, appartenant aux vieilles familles féodales qui exerçaient traditionnellement le pouvoir et auxquels notre administration l'avait plus ou moins

maintenu ; les *Jeunes-Algériens*, qui sont principalement des élèves de nos écoles, s'adonnant aux professions libérales ou au commerce, assez détachés au moins en apparence des idées religieuses et traditionnelles, partisans du rapprochement avec les Français et de l'assimilation ; et les nationalistes musulmans, qui allient, suivant des modalités assez variables, l'orthodoxie musulmane, considérée par eux comme une machine de guerre contre les Européens, et certaines idées empruntées à notre civilisation ; ils entendent nous combattre avec nos propres armes : la presse, les réunions, les associations, les mandats publics. Enfin, la propagande révolutionnaire, exploitée au profit des revendications musulmanes, n'est pas sans action sur les indigènes, chez lesquels a toujours existé un vieux levain communiste ; certains groupements communistes ou bolchévistes reçoivent, directement ou indirectement, leur mot d'ordre de Moscou et de Berlin ; il y a là un danger sérieux : l'appui que les revendications indigènes les plus violentes trouvent dans certains milieux européens en fait toute la gravité.

La société indigène, comme la société française elle-même, est sortie profondément transformée de la grande crise. On ne pouvait ignorer cette transformation ; il était nécessaire de la prévenir, de la préparer, de la guider. On s'est refusé à conférer aux indigènes d'un trait de plume tous les droits civils et politiques dont jouissent les citoyens français, mais on a estimé qu'il fallait leur accorder toutes les satisfactions qui ne sont pas incompatibles avec la suprématie française.

L'indigène algérien n'est pas encore citoyen français, mais il n'est déjà plus le sujet français qu'il était resté depuis les premiers temps de la conquête jusqu'à la guerre ; le monde musulman s'éveille à la vie politique : son évolution ne s'arrêtera plus. Le tout est de la concilier avec les intérêts français. L'égalité fiscale, réalisée par la suppression de l'impôt arabe, les réformes apportées au code de l'indigénat, enfin l'octroi de droits politiques préparent l'assimilation, but encore bien éloigné, mais qui reste la caractéristique de la politique indigène en Algérie. Il est remarquable que les musulmans algériens ne réclament pas l'indépendance comme les Egyptiens, ni une charte constitutionnelle comme les Tunisiens. N'ayant pas de souverain national, déclarés Français par le sénatus-consulte de 1865, pourvus de droits électoraux par la loi de 1919, ils aspirent à se confondre avec nous ; ils réclament des écoles françaises, même pour les filles, un enseignement français ; ils demandent à prendre à nos côtés une place de plus en plus grande dans nos assemblées délibérantes, à s'associer à nous dans la gestion politique et la mise en valeur économique de l'Algérie. « Le sol algérien est définitivement conquis, a dit M. Jonnart ; appliquons-nous chaque

jour davantage à conquérir les âmes. » L'œuvre est en bonne voie, si des excitations venues d'Europe ne viennent pas y faire obstacle.

7. *Les réformes indigènes en Tunisie* (1).

Les tendances politiques et psychologiques nouvelles qui, après la guerre, se sont manifestées dans tout le monde musulman, ne pouvaient manquer de se faire sentir en Tunisie beaucoup plus vivement qu'en Algérie. Le voisinage de la Tripolitaine, de l'Egypte et de l'Orient, d'où soufflaient des bourrasques de nationalisme et de bolchévisme, l'existence d'une grande ville comme Tunis et d'une bourgeoisie musulmane qui n'existe plus guère en Algérie, sont venus s'ajouter aux effets généraux produits par la guerre. La forme même du protectorat, qui respecte les cadres de la société indigène et semble porter en elle-même quelque chose de provisoire, a fait naître chez beaucoup d'indigènes instruits l'illusion que la France renoncerait un jour à la Régence. Cette illusion a été entretenue par la théorie professée dans certains milieux de la métropole et notamment dans les milieux socialistes, d'après laquelle le seul but de la colonisation serait de prêter aux peuples retardataires une assistance momentanée, pour les acheminer vers la civilisation moderne, après quoi le tuteur n'aurait plus qu'à se retirer.

Lorsque l'armistice de 1918 eut mis fin à la guerre mondiale, beaucoup de gens s'imaginèrent en Tunisie que la vie allait reprendre telle qu'elle avait été suspendue en août 1914. Les événements détrompèrent les plus aveugles et alarmèrent les plus optimistes. Il apparut avec netteté que la Tunisie était le point délicat de notre Afrique du Nord. Le mouvement du *destour*, né au sein de la bourgeoisie de Tunis, se propagea comme une tache d'huile dans le reste du pays, malgré l'indifférence de la population indigène pour la politique pure. C'est que le *destour* apparaissait à la masse illettrée comme une forme détournée du *djihad*, de la guerre sainte. « Il n'y a pas, dit Rodd-Balek, de mouvement constitutionnel national en Tunisie, mais bien un mouvement de la bourgeoisie pour reconquérir certaines de ses prérogatives, accompagné d'une lame de fond xénophobe dans le peuple. »

Jusqu'en 1912, le problème indigène n'existait pour ainsi dire pas en Tunisie. Respectueux du pouvoir, d'ailleurs bienveillant à leur égard, nos protégés lui obéissaient avant même qu'il eût énoncé un ordre. C'est

(1) Rodd-Balek, *La Tunisie après la guerre*, 2e édition, p. 40-86, 240-288, 322-328 ; — Barrioulet, *Les récentes réformes tunisiennes* (*Congrès de l'organisation coloniale*, I, p. 21-29) ; — G. Rectenwald, *Les assemblées élues du protectorat français en Tunisie* (*L'Afrique Française*, 1923, p. 186-211).

la création en Turquie du Comité *Union et Progrès* qui eut pour contrecoup en Tunisie la formation du parti du *destour*. Il y avait depuis longtemps à l'étranger, surtout en Turquie, quelques Tunisiens mécontents ou aigris. Ils avaient constitué un Comité pour l'indépendance de l'Algérie et de la Tunisie, et pendant la guerre, ils avaient fondé à Genève la *Revue du Maghreb*, dirigée par Mohammed Bachamba, dans laquelle parut, en septembre 1918, un mémoire adressé au Congrès de la Paix sur les revendications de l'Afrique du Nord. Au commencement de 1919, une délégation était envoyée à Paris, se réclamait du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes et s'abouchait avec le parti socialiste unifié.

En 1920 paraissait la *Tunisie Martyre*, ouvrage anonyme qui a les allures d'un violent pamphlet contre le protectorat et contre la France elle-même. Après avoir tracé un tableau idyllique de la situation de la Régence avant 1881, cet ouvrage critique avec véhémence tous les actes et toutes les institutions du protectorat et conclut en réclamant pour la Tunisie une quasi-indépendance. Le pupille, assure-t-on, est aujourd'hui majeur et le tuteur doit lui passer la main. On demande donc pour la Tunisie une constitution, un *destour*, et auprès du Bey un Parlement élu par les Tunisiens seuls, auxquels seraient également réservées les fonctions publiques. Le programme, au point de vue social, est entièrement soumis à l'orthodoxie et aux préjugés musulmans. « L'inspiration, dit Rodd-Balek, est en somme nettement réactionnaire : réaction contre la France, au protectorat de laquelle on refuse tout mérite ; réaction contre les idées et les méthodes modernes. C'est du pur nationalisme (1). » La *Tunisie Martyre* avait pour principal auteur Si Abdelaziz Taalbi, expulsé à la suite des troubles de 1912 et qui était venu s'établir à Paris ; tout au moins en revendiquait-il la responsabilité, mais s'il a pensé ce pamphlet, un autre assurément l'a rédigé ou traduit.

Peu à peu on voit se dessiner dans le monde indigène trois tendances : communiste, destourienne, réformiste. La troisième Internationale de Moscou a recommandé à ses adeptes de France d'intensifier l'action révolutionnaire chez les musulmans des colonies pour y provoquer des soulèvements nationaux. Les communistes tunisiens, encadrés par quelques Français, forment l'aile gauche du parti du *destour*. Les destouriens ont comme but de délier le plus complètement possible la Tunisie de la France, et, tout en protestant de leur respect pour le traité du Bardo et la convention de la Marsa, ils en poursuivent en réalité l'abolition. Les *Vieux-Turbans* figurent en nombre dans la phalange destourienne et ne se montrent pas les moins ardents. Enfin un troisième groupe comprend les réformistes ; tandis que les destouriens rêvent d'une

(1) Rodd-Balek, p. 43.

Tunisie indépendante, les réformistes comprennent que l'existence de celle-ci est désormais intimement liée à celle de la France. Mais ils ne sont qu'un petit noyau, honni par les constitutionnalistes, auxquels la masse, tout au moins celle qui s'occupe de politique, reste fidèle. La presse tunisienne de langue arabe prend une part active au mouvement du *destour* ; on voit se multiplier des feuilles extrêmement violentes. Les Jeunes-Tunisiens se mettent à écrire également dans la presse socialiste française, tant à Tunis qu'à Paris.

En Tunisie comme en Algérie, il est trop clair que la masse inculte n'est nullement mûre pour l'exercice des droits politiques et que les classes aisées elles-mêmes sont fort loin d'avoir à cet égard le moindre apprentissage. C'est par des étapes successives et prudentes que pourra seule s'accomplir l'œuvre d'éducation politique qui s'impose.

En 1891 avait été créée la Conférence consultative, qui n'était pas une assemblée politique, mais qui, représentant les intérêts professionnels et économiques, examinait le budget et était consultée sur les impôts ainsi que sur les emprunts. Un décret de 1907 avait introduit à la Conférence consultative une représentation indigène, mais dont les membres étaient désignés par le Résident général. Les indigènes étaient également représentés au Conseil supérieur de gouvernement, créé en 1910. Un mouvement d'opinion français et indigène demandait que les attributions de la Conférence consultative fussent étendues et que le principe de l'élection fût substitué à la nomination gouvernementale.

Les décrets beylicaux du 13 juillet 1922, en même temps qu'ils inauguraient une large décentralisation régionale, donnaient satisfaction à ces vœux. Sans toucher aux cadres administratifs actuellement existants, les décrets de 1922 créent des Conseils de caïdat et des Conseils de région, appelés à délibérer sur tous les besoins économiques de la circonscription. Les membres des Conseils de caïdat sont élus par les notables, à raison de deux par cheikhat. Les Conseils de région ont leur siège à Tunis, à Bizerte, au Kef, à Sousse et à Sfax ; ils sont composés de délégués élus par les Conseils de caïdat, auxquels sont adjoints des délégués des municipalités et des Chambres d'agriculture et de commerce françaises et indigènes. Le Grand Conseil, substitué à la Conférence consultative, comprend comme celle-ci deux sections, une section française, comprenant à la fois des élus des Chambres de commerce et d'agriculture et des élus du suffrage universel et une section indigène. Cette dernière est composée de dix-huit membres, dont dix sont élus par les Conseils de région, quatre par les Chambres économiques indigènes, deux par les communautés israélites et deux désignés par le gouvernement pour les territoires militaires. En même temps, les attributions financières du Grand Conseil sont élargies : son rôle n'est plus pure-

ment consultatif. Des changements dans le Conseil supérieur et une réforme des conseils municipaux dans le sens électif sont également à l'étude.

Quoique les décrets de 1922 rompent largement avec le passé, leur audace est tempérée en pratique par une prudence de bon aloi. Ils ne vont pas d'emblée et du premier coup jusqu'au bout de la voie ouverte. La réforme vise surtout à donner aux agriculteurs indigènes, à l'élément rural, la prépondérance sur l'élément citadin. La première session du Grand Conseil s'est ouverte le 2 décembre 1922 ; pour la première fois depuis l'occupation, une assemblée indigène élue se réunissait en Tunisie. Un stade d'initiation des notables de la Régence aux affaires publiques est ainsi inauguré. Les décrets de juillet 1922 sont à cet égard pour nos protégés tunisiens le pendant de la loi du 4 février 1919 pour l'Algérie.

Les réformes de 1922 ont évidemment retiré au parti du *destour* la plupart de ses moyens d'action avouables. Cependant beaucoup de Jeunes-Tunisiens, que certains Français de Tunisie ou de France continuent à appuyer, trouvent les réformes insuffisantes et en réclament de plus considérables. Les théories et les excitations communistes, qui, dans les cerveaux frustes des indigènes, ne peuvent conduire qu'à d'effroyables jacqueries, demeurent un péril des plus graves.

Devant le glissement qui, à la suite des événements d'avril 1922, se produisait dans les esprits, le protectorat s'est ressaisi et s'est efforcé de se rénover lui-même par ses propres méthodes. Système intermédiaire entre l'indépendance et l'annexion, il comporte des lois et des règlements spéciaux qui ont beaucoup d'avantages et quelques inconvénients ; Français et indigènes profitent des uns et doivent de bonne grâce supporter les autres. Si l'on répudie ce régime, il ne reste pas d'autre solution que l'annexion. Peut-être aurait-on pu la réaliser en 1912, en réponse à l'annexion de la Tripolitaine par l'Italie, ou en 1922, en réponse à l'abdication du bey. En tout cas, il ne saurait être question d'une « constitution » pour la Tunisie. « Sur le territoire de la République, une seule constitution est admissible : celle de 1875. Et s'il doit jamais y avoir des députés tunisiens devant qui des ministres seraient responsables, ce seront des députés siégeant au Parlement français. Nous ne voulons pas muer le beylik en un *dominion* à l'anglaise, mais en une sorte de quatrième département nord-africain, où nos compatriotes et nos protégés collaboreront amicalement côte à côte, sans l'excessive et trop rapide application des lois françaises dont les indigènes de l'Algérie ont parfois souffert (1). »

(1) Rodd-Balek, p. 318-320.

8. *La politique indigène au Maroc* (1).

Si le Maroc constitue un des plus beaux succès qu'ait jamais enregistré l'histoire coloniale, c'est en grande partie grâce à la politique indigène qu'y a pratiqué le maréchal Lyautey.

De cette politique, le maréchal a donné à diverses reprises des formules particulièrement heureuses : « La conception du protectorat, a-t-il écrit, est celle d'un pays gardant ses institutions, se gouvernant et s'administrant lui-même avec ses organes propres, sous le simple contrôle d'une puissance européenne, laquelle, substituée à lui pour la représentation extérieure, prend l'administration de son armée, de ses finances, le dirige dans son développement économique. Ce qui domine dans cette conception, c'est la formule *Contrôle* opposée à la formule *Administration directe.* » « Il faut, dit-il ailleurs, donner à l'élite le moyen d'évoluer dans sa forme, en remplissant auprès d'elle dans toute son ampleur le rôle d'un tuteur, d'un grand frère bienfaisant, auquel elle ait intérêt à rester liée, et en bénéficiant ainsi de l'avantage d'avoir affaire à une nation dont l'émancipation se fera sous notre tutelle, sous notre direction. » Le protectorat, écrit encore le maréchal, c'est la pénétration économique et morale d'un peuple, non par l'asservissement à notre force, mais par une association étroite, dans laquelle nous l'administrons dans la paix, par ses propres organes de gouvernement, suivant ses coutumes et ses libertés à lui. »

Le protectorat ne saurait être une formule rigide et la manière de le pratiquer diffère suivant les conditions géographiques, historiques, politiques du pays auquel il s'applique. Aussi le protectorat marocain diffère-t-il à bien des égards du protectorat tunisien. Le Maroc est aussi étendu à lui seul que l'Algérie et la Tunisie réunies. Le sultan n'est pas, comme le dey d'Alger ou le bey de Tunis, un ancien fonctionnaire turc devenu indépendant, mais un chef religieux, khalife et chérif, descendant du Prophète ; le pouvoir de ce sultan est le seul lien qui maintienne l'intégrité du Maroc, où une zone d'influence a été reconnue à l'Espagne ; enfin il ne faut pas oublier que c'est en pleine guerre européenne que nous avions à soumettre, à apprivoiser ces populations guerrières, très attachées à leurs traditions et à leur indépendance ; autant d'arguments puissants, s'il en était besoin, en faveur de la politique de protectorat pratiquée de la manière la plus large.

---

(1) Protectorat français au Maroc, *Annuaire économique et financier* (annuel) ; — Ministère des Affaires étrangères, *Rapport général sur la situation du protectorat du Maroc*, Rabat. 1916, in-8° ; — H. Gaillard, *La réorganisation du gouvernement marocain* (*L'Afrique française*, 1916) ; — Col. Huot, *L'œuvre sociale de la France au Maroc : politique de protectorat* (*Musée Social*, avril 1922) ; — R. Kann, *Le protectorat marocain*, 1921, in-8° ; — A. Fribourg, *L'Afrique latine*, Paris, 1922, in-18°.

Il était essentiel de maintenir le pouvoir du sultan et de sauvegarder son prestige. On s'est attaché à conserver et à faire revivre les anciennes traditions et le vieux cérémonial de sa cour, à garantir scrupuleusement l'autonomie de son pouvoir religieux, à raffermir sa confiance et son autorité en l'associant à nos projets, en sollicitant ses réflexions et ses avis. Le Makhzen possède un véritable droit d'examen et son initiative est encouragée dans bien des cas ; le conseil des vizirs est devenu une institution vivante, un organe normal de l'administration. Enfin, partout dans les provinces, on s'est efforcé de donner aux indigènes non pas un pouvoir de façade, mais une part effective dans la gestion de leurs propres affaires.

Le Maroc n'avait jamais essayé, comme la Turquie ou l'Egypte, de se créer une administration régulière. Le Makhzen, qui n'avait jamais été bien fort, était réduit à néant lorsque nous sommes intervenus. Notre protectorat ne trouvait rien devant lui : l'anarchie, les abus, l'incohérence régnaient de haut en bas. Les circonstances étaient telles qu'on pouvait se demander s'il était possible de rétablir l'autorité chérifienne et de faire du protectorat autre chose qu'une simple fiction. Le général Lyautey, assisté jusqu'en 1917 de M. Gaillard, qu'une longue expérience des choses du Maroc préparait à cette tâche, n'hésita pas devant cette entreprise paradoxale ; les événements lui ont donné raison. Le Résident général s'est toujours réservé personnellement la direction de la politique indigène, qu'il considère à juste titre comme une de ses fonctions les plus essentielles ; il a pour collaborateur en cette matière le directeur des Affaires indigènes, qui centralise toutes les questions de cette nature.

C'est par la réforme du Makhzen central que la France devait commencer son œuvre de rénovation. Il comprenait un certain nombre de rouages qui, à l'expérience, furent reconnus inutiles et faisaient double emploi avec les services spéciaux du protectorat. Le sultan lui-même en conseilla la suppression et s'attacha à ne conserver que les organes gouvernementaux qui garantissaient aux populations de l'empire chérifien le respect et le maintien de leurs institutions traditionnelles. Les organes maintenus ou créés furent le grand vizirat, le ministère de la Justice et du Culte, le ministère des Habous et le ministère des Domaines.

Dans les provinces, le Makhzen exerce son autorité par l'intermédiaire des caïds et des pachas. Les caïds sont placés à la tête des tribus, les pachas administrent les villes. Le contrôle des actes de l'administration indigène dans les provinces est exercé dans la zone civile, qui s'accroît au fur et à mesure que la pacification s'affirme, par les contrôleurs civils ; dans la zone militaire, divisée en régions, cercles et annexes, le contrôle est confié aux officiers du service des renseignements.

Au sud de Marrakech s'étend la zone d'influence des grands caïds. On s'est appuyé ici sur quelques grands chefs, le Glaoui, le Goundafi, le Mtougui, auxquels le pays est habitué à obéir ; leur fidélité ne s'est pas démentie pendant la guerre ; ils nous ont permis des économies de forces considérables et nous ont déchargés du fardeau d'une intervention directe dans des régions difficiles. Mais c'est là évidemment une solution provisoire et qui n'est pas sans présenter de sérieux inconvénients.

Dans les villes, le pacha exerce à peu près les fonctions de maire et son khalifa celles d'adjoint. Le contrôle est assuré auprès de lui par le chef des services municipaux. Le pacha est assisté d'une commission municipale qu'il préside et dont le chef des services municipaux est vice-président. Il existe deux types de commissions municipales : celles dont tous les membres sont indigènes et celles dans lesquelles les éléments européens et indigènes sont associés en proportions variables d'après leur importance respective. Dans tous les cas, les indigènes et les Européens votent et délibèrent à part. Des sections indigènes ont été instituées dans les Chambres d'agriculture et de commerce afin d'assurer la représentation professionnelle des indigènes.

Dans les tribus, des assemblées, appelées *djemaâs*, ont été créées pour représenter les collectivités indigènes. Elles sont présidées par le caïd, assisté de l'agent de contrôle local ou de son délégué. Les membres, proposés par les notables, sont nommés par arrêté viziriel. Les djemaâs de tribu ou de fraction ont pour mission de fournir à titre consultatif des avis concernant les intérêts du groupe et de gérer les biens collectifs de la tribu ou de la fraction. La tutelle administrative des djemaâs est confiée au directeur des affaires indigènes, assisté d'un conseil de tutelle comprenant deux fonctionnaires français et deux notables musulmans.

Le principe dont on s'est inspiré au Maroc est de séparer et de distinguer partout, dans l'administration, la justice, l'enseignement, les rouages européens et les rouages indigènes. Les méthodes suivies au Maroc en matière d'urbanisme sont en quelque sorte symboliques. Elles font songer au proverbe arabe :

Sbakh el kheir, ya jari,
Enta fi darek, ana fi dari.

« Bonjour, mon voisin, reste dans ta maison et moi dans la mienne. »

Bien que les agitations venues de l'Orient ne parviennent au Maroc que très atténuées, il en ressent néanmoins le contre-coup. La presse égyptienne et tunisienne y compte des lecteurs, malgré les interdictions qui atteignent certains journaux. Les événements du Hedjaz, de Turquie, d'Egypte, de l'Inde, sont suivis avec la plus grande attention. Un parti

jeune marocain, réclamant le *destour* et une représentation élue des indigènes, est déjà en formation.

D'autre part, l'insurrection du Rif et les entreprises d'Abd-El-Krim ont mis un instant en péril notre situation. Seuls, l'extinction de ce foyer d'incendie, le désarmement et la pacification du pays tout entier, en plein accord avec l'Espagne, peuvent assurer au Maroc un avenir tranquille et prospère.

A chacun des groupes de populations du Maroc, le maréchal Lyautey a offert ce qui pouvait le mieux le séduire : aux oulémas de Fez, gens pieux ou simplement hypocrites, le respect de leur prestige religieux ; aux fonctionnaires, le maintien de leur situation et un rôle sérieux dans l'administration ; aux négociants, l'appât de gains inespérés ; aux paisibles agriculteurs des plaines, la sécurité de leurs récoltes et de leurs troupeaux ; aux grands caïds du Sud, la conservation de leurs prérogatives et l'utilisation de leur influence ; aux Berbères de la montagne, la sauvegarde de leurs coutumes traditionnelles. Et, en même temps qu'il employait vis-à-vis de chacun de ces groupes les bons procédés susceptibles de les apprivoiser, le maréchal Lyautey leur faisait sentir qu'il était prêt à user de la force si la nécessité s'en imposait.

Cette politique indigène a permis pendant la guerre de maintenir le Maroc avec de faibles effectifs et de faire faire à la pacification des progrès décisifs. Ses caractéristiques essentielles sont la générosité et la sympathie. On s'est efforcé de gagner la confiance et le cœur des indigènes ; on y a réussi autant qu'il était possible et la conquête morale est en très bonne voie. Au retour d'un récent voyage au Maroc, l'ambassadeur des États-Unis, M. Myron T. Herrick, témoignait de son admiration pour l'œuvre accomplie par la France dans ce pays. Il constatait « qu'elle ne se contente pas de proclamer du bout des lèvres des principes d'humanité et de bienveillance, mais qu'elle traduit dans ses institutions et dans ses actes la solidarité vivante des races et le respect mutuel des croyances qui sont la raison d'être de son protectorat. »

CONCLUSION

Dans quelques années, la France fêtera un glorieux centenaire, celui de son établissement en Algérie. Cette date est une des plus grandes de notre histoire, car elle a été une des plus fécondes en conséquences. C'est alors qu'a été posée la première assise de ce vaste empire colonial qui s'étend jusqu'au lac Tchad et aux rives de Congo. Après avoir flotté à Alger en 1830, notre drapeau a été arboré à Tunis en 1881, à Fez en 1912.

On peut, comme l'a remarqué M. Jules Cambon, appliquer à l'œuvre accomplie par la France dans le Nord de l'Afrique ce que Burke disait de celle des Anglo-Saxons en Amérique : « Nos pères ont transformé une solitude sauvage en un glorieux empire et ils ont fait la plus grande et la plus honorable conquête, non pas en détruisant, mais en développant la richesse, le nombre et le bonheur de la race humaine. »

L'Afrique du Nord a bien supporté la tempête de la grande guerre et le Maroc même, où le protectorat venait à peine de s'établir, n'a pas occasionné de difficultés à la métropole. Les trois pays de la Berbérie ont fourni à la France des soldats et des travailleurs ; ils ont aidé à son ravitaillement économique dans une proportion sérieuse, qui aurait pu être plus considérable encore si leur mise en valeur avait été plus complète et plus rationnelle.

Bien que la guerre ait paru enrichir l'Afrique du Nord, parce qu'elle a été moins éprouvée que les pays comme la France métropolitaine, engagés à fond dans la lutte et dévastés par l'ennemi, cet enrichissement a été plus apparent que réel ; on s'est aperçu que la hausse des denrées était due surtout à l'inflation et que le retard apporté par la guerre aux travaux publics, le déséquilibre qu'elle a engendré, compensaient et au delà ces avantages momentanés, que de mauvaises récoltes lui ont en partie fait perdre.

Quant aux résultats sociaux, ils sont des plus complexes. La guerre a marqué un recul notable de l'élément européen, de la colonisation, au profit de l'élément indigène, moins éprouvé que lui. Surtout, les indigènes que nous retrouvons après la guerre ne sont plus du tout ceux que

nous avions administrés auparavant. Les mouvements xénophobes qui se sont fait sentir dans le monde entier, en particulier dans le monde musulman, ont eu ici leur écho et leur contre-coup, surtout en Tunisie.

Il est indispensable de reprendre et de continuer l'œuvre de colonisation, de peuplement rural ; l'entreprise est rendue de plus en plus difficile par notre faible natalité et par la résistance systématique des indigènes à se dessaisir de leurs terres. Elle est pourtant indispensable, sinon, un jour ou l'autre, nous serions, suivant une expression du maréchal Lyautey, « balayés d'un souffle. »

Il est non moins nécessaire de nous attacher les indigènes et de leur donner toutes les légitimes satisfactions compatibles avec notre hégémonie, dont le maintien est nécessaire dans leur intérêt même. Il ne faut pas opposer aux mouvements nationalistes un simple *non possumus* ; il faut les diriger, les guider, sinon ils se développeraient sans nous et contre nous. La loi de 1919 en Algérie, les réformes de 1922 en Tunisie, la politique indigène du maréchal Lyautey au Maroc ont donné aux populations de l'Afrique du Nord ces apaisements.

Il ne faut cependant pas nous endormir dans une sécurité qui pourrait nous réserver de pénibles réveils. Les tendances religieuses, libérales, communistes, qu'on observe chez les indigènes nord-africains sont contradictoires en apparence ; elles se combinent cependant et s'associent sous les formes les plus diverses pour conduire à une même doctrine : le nationalisme, la xénophobie, le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes. Le communisme paraît tout particulièrement dangereux ; s'il venait à triompher, l'Afrique du Nord sombrerait dans l'anarchie.

La différence des méthodes de politique indigène entre l'Algérie et les protectorats qui l'encadrent n'a pas lieu de nous inquiéter. Tout en ayant nous-mêmes une politique d'ensemble dans l'Afrique du Nord, il n'est nullement de notre intérêt d'unifier, de souder les trois parties qui la composent et dont il faut au contraire poursuivre, pendant longtemps encore sans doute, le développement séparé. Mais s'il convient, selon la formule de Waldeck-Rousseau, de faire évoluer les indigènes dans leur propre civilisation, c'est, comme le remarque M. André Servier (1) à une double condition : que nous gardions la direction du mouvement et que cette évolution tende à rapprocher de nous les indigènes, non à les en éloigner.

Le but à atteindre est partout le même, quelle que soit la diversité des procédés employés pour y parvenir. Il faut en somme respecter les institutions indigènes dans la mesure où elles sont respectables et les modifier dans la mesure où elles sont modifiables. En ne perdant

(1) André Servier, *Le nationalisme musulman*, p. 220.

jamais de vue aucun des deux aspects du problème nord-africain, colonisation et politique indigène, en s'efforçant de les résoudre avec méthode, avec esprit de suite, sans hâte, avec clairvoyance, sans parti pris ni exagération d'aucune sorte, nous parviendrons à faire de l'Afrique du Nord une terre à jamais française.

« Aucune équivoque, dit Rodd-Balek, ne doit régner au sujet du rôle que la France joue et continuera à jouer en Berbérie. La France se présente ici comme l'héritière légitime de la civilisation latine. Nous ne prétendons pas évincer de l'Afrique les musulmans, mais nous affirmons hautement que nous y sommes chez nous aussi bien qu'eux-mêmes. La France tient par toutes ses fibres au Maroc, à l'Algérie et à la Tunisie. Elles les considère moins comme des colonies que comme des parties intégrantes du territoire métropolitain, aussi bien que la Bretagne, la Flandre, l'Alsace ou la Corse. »

La Berbérie n'est ni un *Dominion* comme le Canada, ni un Etat sujet comme l'Inde, ni une colonie de la Couronne comme la Jamaïque. La France a repris l'œuvre de Rome dans le même esprit que sa devancière, qui tendait à incorporer les provinces à l'Empire : *cuncti gens una sumus.* « Nous voulons, dit Onésime Reclus, faire de nos Africains, de quelque race qu'ils soient, un peuple ayant notre langue pour langue commune ; car l'unité de langage entraîne peu à peu l'union des volontés. Et nous pouvons espérer que des centaines de millions d'hommes parleront un jour la langue de Victor Hugo, quand auront disparu des nations qui se croyaient beaucoup plus assurées que nous d'une éternelle durée. »

Statistiques et Documents annexes

I. — TABLEAUX

TABLEAU I

POPULATION DE L'AFRIQUE D

		FRANÇAIS				ÉTRANGERS			
		Français d'origine	Étrangers naturalisés	Israélites naturalisés	Total des Français	Espagnols	Italiens	Maltais	A
ALGÉRIE									
Territoire du Nord.....	1911....	302.098	186.914	69.560	558.572	134.746	36.661	6.903	9
	1921....	402.215	122.309	72.821	598.345	144.064	31.859	6.219	6
Territoires du Sud...	1911...	2.494	1.154	711	4.359	404	134	4	
	1921...	2.993	175	1.146	4.314	264	68	»	
Total.....	1911...	304.592	188.068	70.271	562.931	135.150	36.795	6.907	10
	1921...	405.208	123.484	73.967	602.659	144.328	31.927	6.219	6
TUNISIE									
1911.....					46.044	587	88.082	11.300	2
1921.....					54.476	664	84.799	13.520	2.
MAROC (Zone française).									
1911.....									
1921.....					48.786				
AFRIQUE DU NORD (1)									
(Total général).....	1911....								
	1921....								

(1) Non compris la population de la zone d'influence espagnole du Maroc (70.000 Européens et 500.000 indigène

ORD EN 1911 ET EN 1921

	Total des étrangers	Total des Européens	INDIGÈNES Sujets français et Tunisiens	Etrangers	Israélites indigènes	Total des indigènes	Total de la population municipale (Européens et indigènes)	Population totale (population municipale et population comptée à part).
3 9 3	187.938	746.510	4.232.114	27.360		4.259.474	5.005.984	5.069.522
9 6 3	188.260	786.605	4.357.864	29.182		4.387.096	5.173.096	5.257.681
4 2	1.174	5.533	479.162	1.890		481.052	486.585	494.306
2	514	4.828	534.654	3.188		537.842	542.670	548.409
5 10 0	189.112	752.043	4.711.276	29.250		4.740.526	5.492.569	5.563.828
9 6 0	188.774	791.433	4.892.508	32.430		4.924.938	5.716.371	5.806.090
2 3	102.432	148.476						
2 3	101.739	156.118	1.806.550	63.080	48.556	1.918.186		2.074.301
		10.000						
	29.167	77.953			84.000	4.400.000(?)		4.561.953
		910.519						
		1.025.504				11.243.124		12.442.344

dgènes et de la zone de Tanger (15.000 Européens et 45.000 indigènes.)

TABLEAU II

Effectif des contingents indigènes de l'Afrique du Nord

(Soldats et travailleurs)

	Algérie	Tunisie	Maroc	Total
Appelés	82.751	56.330		
Engagés	87.519	9.917	40.398	
Réserves	2.749	14.092		
Totaux	173.019	80.339	40.398	293.756
Travailleurs	118.800 (1)	29.800	35.500	184.100
Total général	291.819	110.139	75.898	477.856
Pertes (tués et disparus)	25.171	10.723	9.000	44.894

(1) Y compris 30.000 travailleurs libres

TABLEAU III

Céréales : Production, Importation, Exportation

	Blé							Orge					Avoine					Excédent des importations				Excédent des exportations			
				Importation		Exportation												Blé				Blé			
	Superficie (hectares) —	Production (quintaux) —	Rendement à l'hectare (quint.) —	Grains (quintaux) —	Farines (quint.) —	Grains (quintaux) —	Farines (quintaux) —	Superficie (hectares) —	Production (quintaux) —	Rendement à l'hectare (quint.) —	Importation (quintaux) —	Exportation (quintaux) —	Superficie (hectares) —	Production (quintaux) —	Rendement à l'hectare (quint.) —	Importation (quintaux) —	Exportation (quintaux) —	Grains (quintaux) —	Farines (quintaux) —	Orge (quintaux) —	Avoine (quintaux) —	Grains (quintaux) —	Farines (quintaux) —	Orge (quintaux) —	Avoine (quintaux) —
Algérie																									
1913	1.448.985	10.249.886	7,1	265.914	76.587	1.166.435	129.665	1.370.106	11.517.510	8,4	74.971	945.302	212.338	2.469.927	11,6	32.539	564.349					900.521	53.078	870.331	531.810
1914	1.470.200	9.046.736	6,2	48.092	33.363	1.396.812	168.241	1.346.394	8.500.357	6,3	9.172	849.805	215.650	2.145.190	9,9	13.020	767.932					1.348.720	134.878	840.633	754.912
1915	1.382.375	9.212.188	6,7	253.584	8.751	1.160.418	176.898	1.242.340	8.583.037	6,9	7.409	367.894	216.610	2.007.764	9,3	947	582.158					906.834	168.147	360.485	581.211
1916	1.324.338	7.933.785	6,0	399	3.442	789.619	130.520	1.217.798	7.831.498	6,4	164	1.705.853	216.762	1.907.339	8,8	10	1.240.770					789.220	127.078	1.705.689	1.240.760
1917	1.303.821	7.887.000	6,0	1.557	474	335.177	274.760	1.148.794	6.850.000	6,0	12.630	512.266	275.942	2.700.000	9,8	38	656.848					333.620	274.286	499.636	656.818
1918	1.289.387	13.400.000	10,4	2.978	41	692.589	28.445	1.130.673	12.720.000	11,2	199	814.935	237.870	3.130.000	13,2	2	1.001.478					689.611	28.404	814.736	1.001.476
1919	1.169.784	3.942.295	3,4	15.282	137	2.318.511	228.513	1.095.000	6.112.200	5,6	6.936	3.417.516	223.200	1.559.300	7,0	329	789.399					2.303.229	228.376	3.410.580	789.070
1920	1.306.296	2.295.000	1,8	933.420	73.821	39.137	58.669	1.044.557	2.695.000	2,4	904.541	373.360	238.822	730.000	3,1	532.703	274.446	894.283	15.152	531.181	258.257				
1921	1.217.567	7.668.477	6,3	1.243.073	157.087	1.428.741	71.328	1.017.362	10.450.000	10,3	363,239	1.165.611	232.244	1.473.000	6,3	84.035	877.099		85.759			185.668		802.372	793.034
1922	1.228.180	4.623.000	3,8	738.474	72.964	438.142	44.450	1.180.532	3.620.000	3,1	638.618	283.390	236.649	1.049.000	4,4	82.406	705.761	300.332	28.514	355.228					623.355
1923	1.281.245	9.905.015	7,7	873.741	68.712	2.043.064	52.987	1.148.284	10.215.000	10,9	450.130	1.153.142	242.676	2.794.000	11,5	58.921	824.871		15.725			1.169.323		708.012	765.950
Tunisie																									
1913	614.616	3.200.000	3,6	169.518	156.981	138.405	52.241	556.434	2.050.000	3,7	9.702	834.529	55.000	524.000	9,5	154	533.188	31.113	107.740					824.827	535.034
1914	405.965	600.000	1,5	466.420	147.361	9.415	25.613	318.679	700.000	2,2	164.148	31.511	40.000	149.000	3,7	2.975	69.974	457.005	121.748	132.637					66.999
1915	547.641	2.250.000	4,1	75.321	174.043	155.524	8.276	447.195	2.300.000	5,1	92.517	824.598	60.000	640.000	10,7	74	521.994		165.767			80.203		732.081	521.920
1916	600.029	1.500.000	2,5	12.247	39.326	112.933	21.361	498.906	1.070.000	2,1	7.091	217.951	66.248	360.000	5,4	78	301.987		7.965			100.686		210.860	301.909
1917	585.792	1.990.000	3,4	57.118	54.823	1.412	28.672	478.849	1.700.000	3,6	2.349	70.440	61.803	580.000	9,4	2.880	546.510	55.706	26.161					68.091	543.730
1918	649.108	3.250.000	5,0	1.712	71	211.498	32.375	573.738	2.850.000	5,0	1.223	550.410	65.515	620.000	9,5	28	380.021					209.786	32.304	549.187	380.019
1919	569.861	1.900.000	3,3	2.457	341	863.636	29.970	447.735	1.200.000	2,7	1.681	1.397.559	55.777	450.000	8,1	2	302.926					861.179	29.629	1.395.878	302.924
1920	533.766	1.423.000	2,7	282.875	577	48.106	10.783	375.100	570.000	1,5	62.567	139.682	60.760	215.000	3,5	8.825	230.570	234.769					10.266	77.115	211.745
1921	603.609	2.438.500	4,0	246.401	9.139	587.898	37.918	497.046	2.500.000	5,0	9.054	1.428.672	64.146	600.000	9,4	1.417	507.531					341.497	28.779	1.419.618	506.114
1922	433.910	1.000.000	2,3	221.738	108.590	154.233	40.548	296.849	400.000	1,3	181.746	128.034	51.037	140.000	2,7	5.979	134.781	67.505	68.402	53.712					128.802
1923	631.000	2.700.000	4,3	306.620	63.791	822.668	46.838	488.000	2.500.000	5,1	42.061	1.089.716	49.000	400.000	8,2	903	272.153		16.953			516.048		1.047.655	271.250
Maroc																									
1913				44.753	89.035	2.311					233.859	64.791							89.035	169.068		42.442			
1914				21.903	64.504	32.294					69.730	1.683							64.504	68.047		10.391			
1915	552.262	4.866.670	8,8		89.415	185.079		717.907	6.345.335	8,8		633.800	1.609	23.882	14,8				89.415			185.079		633.800	
1916	610.724	5.002.850	8,2		76.155	310.433		801.687	7.089.363	8,8		1.210.809	1.752	14.786	8,4		3.500		76.155			310.433		1.210.809	3.500
1917	592.561	4.260.984	7,2		63.314	212.281		782.709	6.890.762	8,8		1.520.259	2.823	24.013	8,5				63.314			212.281		1.520.259	
1918	754.905	6.177.141	8,2		15.442	100.586		886.650	7.667.650	8,6		378.604	4.253	38.772	9,1				15.442			100.586		378.604	
1919	855.690	4.460.931	5,2		20	139.895		926.648	5.746.681	6,2		368.011	4.269	29.170	6,8				20			139.895		368.011	
1920	807.200	4.884.312	6,1		220	29		947.235	7.293.179	7,7		419.865	8.412	33.130	3,0				220			29		419.865	
1921	793.052	6.325.269	8,1		199.206	366.066		1.000.453	8.113.413	8,1		1.604.464	8.921	80.488	9,0				199.206			366.066		1.604.464	
1922	836.849	3.509.135	4,2	883	36.848	245.767		1.030.928	5.928.616	5,8	130	968.254	11.429	26.097	2,3				36.848			244.834		968.124	
1923	910.105	5.456.661	6,0	76.952	136.774	313.640		1.134.405	7.701.195	6,8	100.324	333.386	11.637	60.284	5,2				136.774			236.688		233.062	

TABLEAU IV

Principaux articles d'exportation (1)

	Vins		Moutons		Bœufs		Huile d'olive		Fruits et primeurs (2)	Dattes et figues sèches	Tabacs	Lièges	Alfa
	Production (hectolitres)	Exportation (hectolitres)	Effectif (têtes)	Exportation (têtes)	Effectif (têtes)	Exportation (têtes)	Production (quintaux)	Exportation (quintaux)	Exportation (quintaux)	Exportation (quintaux)	Production (quintaux)	Exportation (tonnes)	Exportation (quintaux)
Algérie :													
1913	7.370.449	4.758.562	8.810.739	1.190.348	1.107.593	27.171	329.321	15.713	572.295	153.211	103.967	41.914	1.136.479
1914	9.310.970	5.154.992	9.139.722	689.149	1.992.996	15.490	215.609	46.139	515.589	68.499	93.810	31.606	893.534
1915	5.139.021	8.299.607	8.941.210	1.090.507	1.022.058	37.011	465.579	54.822	385.455	159.571	74.106	12.191	897.721
1916	8.781.266	5.052.757	8.430.835	803.183	1.047.012	17.973	307.881	82.009	409.437	188.332	96.200	16.226	811.997
1917	6.233.069	5.837.581	8.915.638	642.805	1.020.913	12.829	116.000	23.730	314.493	294.736	160.000	10.589	373.429
1918	6.343.101	2.942.779	8.161.238	269.386	909.216	655	185.274	4.954	296.275	268.341	222.800	10.876	118.189
1919	7.783.367	4.352.475	8.515.619	183.918	949.975	3.097	176.849	3.643	265.365	277.457	143.600	16.750	58.886
1920	6.709.905	2.729.551	7.259.175	812.353	873.212	7.360	257.859	7.802	338.648	174.781	182.292	30.120	539.821
1921	5.089.931	4.472.463	6.332.717	1.024.597	850.879	19.751	215.082	18.686	484.261	192.130	227.875	19.442	341.690
1922	7.490.363	4.775.422	9.000.000	914.540	1.040.000	19.719	276.000	94.488	588.140	212.670	94.656	31.338	1.049.654
1923	10.141.789	5.682.562	8.991.000	1.092.709	1.022.000	16.738	295.000	111.281	653.224	161.903	206.188	28.041	1.092.261
Tunisie :													
1913	300.000	127.880	728.540	103.777	217.304	33.798	340.648	131.132	3.165	31.765	1.190	7.361	493.195
1914	200.000	43.158	641.944	36.323	188.701	10.003	151.906	128.749	2.439	43.833	1.707	3.585	576.303
1915	125.000	60.772	1.097.410	150.091	269.152	22.216	204.205	70.584	1.445	32.167	1.714	598	323.334
1916	450.000	47.837	1.147.910	84.633	239.989	4.578	629.480	85.417	1.569	34.416	1.487	273	261.221
1917	432.000	88.499	1.033.073	60.931	224.912	1.975	170.000	235.400	3.103	20.492	1.710	102	17.095
1918	608.106	124.425	1.104.998	3.917	253.693	710	440.000	80.381	3.865	22.713	2.195	213	20.863
1919	444.157	296.245	2.661.579	22.341	634.823	1.240	185.500	219.433	2.830	46.870	2.850	995	252.678
1920	498.148	193.763	2.182.749	46.264	537.088	2.760	510.000	5.271	1.880	28.722	3.044	5.657	572.069
1921	283.509	155.390	2.037.551	6.947	488.349	21.340	388.000	234.185	1.955	25.716	4.851	2.128	174.639
1922	618.000	207.881	1.919.645	41.843	487.098	24.694	200.000	270.331	4.190	46.292	3.273	4.663	205.238
1923	680.000	315.423	1.451.412	43.891	400.297	26.089	220.000	115.675	2.698	30.336	4.500	5.184	448.710
Maroc :													
1913								691					
1914								69					
1915			3.175.201		675.463								
1916			4.718.817		856.324	2.258							
1917			4.289.822		1.010.045	8.524							
1918			4.194.040		1.172.891	3.860							
1919			5.079.029		1.322.173	13.182							
1920			6.709.728		1.494.073	9.318							
1921			6.732.022		1.517.119	12.756							
1922	40.000		6.318.925		1.558.253	16.711	68.700	1.367					
1923			7.120.792		1.682.998								

(1) Pour les céréales, voir tableau III ; pour les produits miniers, tableau V.
(2) Oranges, citrons, mandarines, pommes de terre, légumes frais.

TABLEAU V — PRODUCTION MINIÈRE (en tonnes)

		Fer	Plomb	Zinc	Antimoine	Pyrites	Manganèse	Phosphates	Houille et lignites	Pétrole
		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Algérie.	1913.....	1.348.899	21.596	82.256				370.934		
	1914.....	1.247.042	20.250	36.437				226.849		
	1915.....	960.880	9.271	21.514	7.200			165.328		650
	1916.....	1.041.817	22.699	37.547	21.996			355.712		1.186
	1917.....	1.026.687	23.186	39.545	14.616	6.073		305.039	2.325	867
	1918.....	905.617	13.196	15.440	7.220	13.993		189.419	6.909	1.026
	1919.....	758.376	8.457	13.268	95	11.874		271.162	7.439	833
	1920.....	1.059.820	13.580	27.296		8.294		456.169	7.793	681
	1921.....	707.043	10.402	14.798	300	18.891	1.900	396.800	9.541	438
	1922.....	1.028.964	14.112	35.776		7.446		489.277	8.857	1.388
	1923.....	1.448.019	13.196	45.245		19.097		464.064	5.092	1.339
Tunisie.	1913.....	594.000	59.000	30.000				2.071.000		
	1914.....	529.169	39.104	16.799				1.388.229		
	1915.....	297.134	25.870	6.000			1.400	1.384.374		
	1916.....	500.935	51.430	12.400			2.097	1.095.295	10.000	
	1917.....	605.958	41.391	14.853			5.790	999.326	32.632	
	1918.....	445.022	30.963	5.508			830	819.000	41.555	
	1919.....	360.453	13.455	6.185			1.313	815.385	36.572	
	1920.....	434.400	23.600	9.600			1.275	1.075.000	31.000	
	1921.....	273.410	19.455	4.541			1.145	1.828.000	23.170	
	1922.....	553.765	30.000	8.000			200	1.958.000	300	
	1923.....	838.000	36.000	12.000			1.153	2.357.000	620	
Maroc..	1921.....							6.900		
	1922.....							75.200		
	1923.....							178.000		

FOLD
OUT

II. — TEXTES LÉGISLATIFS

Annexe I

LOI SUR L'ACCESSION DES INDIGÈNES DE L'ALGÉRIE AUX DROITS POLITIQUES

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Titre premier

De l'accession des indigènes d'Algérie à la qualité de citoyen français

Article premier. — Les indigènes d'Algérie pourront accéder à la qualité de citoyen français en vertu des dispositions du sénatus-consulte du 14 juillet 1865 et de la présente loi.

Art. 2. — Tout indigène algérien obtiendra, sur sa demande, la qualité de citoyen français, s'il remplit les conditions suivantes :

1° Etre âgé de vingt-cinq ans ;

2° Etre monogame ou célibataire ;

3° N'avoir jamais été condamné pour crime ou pour délit, comportant la perte des droits politiques, et n'avoir subi aucune peine disciplinaire soit pour actes d'hostilité contre la souveraineté française, soit pour prédication politique ou religieuse ou menées de nature à porter atteinte à la sécurité générale :

4° Avoir deux ans de résidence consécutive dans la même commune en France ou en Algérie ou dans une circonscription administrative correspondante d'une colonie française ou d'un pays de protectorat français ;

Et s'il satisfait, en outre, à l'une des conditions spéciales suivantes :

a) Avoir servi dans les armées de terre et de mer et justifier de sa bonne conduite par une attestation de l'autorité militaire ;

b) Savoir lire et écrire en français ;

c) Etre propriétaire ou fermier d'un bien rural ou propriétaire d'un immeuble urbain, ou être inscrit au rôle soit des patentes, soit des impôts de remplacement, depuis un an au moins dans la même commune pour une profession sédentaire ;

d) Etre titulaire d'une fonction publique ou d'une pension de retraite pour services publics ;

e) Avoir été investi d'un mandat public électif ;

f) Etre titulaire d'une décoration française ou d'une distinction honorifique accordée par le gouvernement français ;

g) Etre né d'un indigène devenu citoyen français, alors que le demandeur avait atteint l'âge de vingt-et-un ans.

La femme d'un indigène devenu citoyen français postérieurement à son mariage pourra demander à suivre la nouvelle condition de son mari.

Art. 3. — L'indigène musulman algérien qui désire bénéficier de la présente loi doit adresser au juge de paix, ou à l'autorité qui le remplace, une demande en deux exemplaires et y joindre les pièces suivantes :

1° Son acte de naissance ou, à défaut, un acte de notoriété dressé sur l'attestation de quatre témoins par le juge de paix ou par le cadi du lieu de la résidence ;

2° Les pièces justifiant que les conditions prévues à l'article 2 sont remplies ;

3° Un extrait de son casier judiciaire ;

4° Les actes de naissance de ses enfants mineurs ou les actes de notoriété qui en tiennent lieu.

Le greffier de la justice de paix lui délivre un récépissé de sa demande et en transmet sans délai un duplicata au gouverneur général de l'Algérie.

Art. 4. — Dans le mois qui suit l'enregistrement de la demande au greffe de la justice de paix, le juge de paix convoque le postulant, vérifie s'il remplit les conditions nécessaires et fait connaître les résultats de cet examen à l'intéressé, au maire ou à l'administrateur de la commune de sa résidence, au procureur de la République et au gouverneur général qui, dans le délai de quinze jours, en accusent réception et présentent les observations qu'ils jugent utiles.

Le dossier complet est ensuite transmis sans délai au greffier du tribunal civil de l'arrondissement, et avis en est donné au procureur de la République et au gouverneur général.

Art. 5. — Si le postulant est domicilié en France, dans une colonie française ou en pays de protectorat, il adressera sa demande au juge de paix dont relève sa commune d'origine ou à l'autorité qui le remplace. Celui-ci pourra donner commission rogatoire à tout juge de paix, ou à l'autorité française qui le remplace, pour procéder aux formalités d'examen.

Art. 6. — Si, dans le délai de deux mois à dater de l'enregistrement de la demande au greffe du tribunal civil, il ne se produit aucune opposition du gouverneur général ou du procureur de la République, en conformité soit de l'article 7, soit de l'article 8 de la présente loi, le tribunal de première instance, à la première audience publique, déclare que le postulant remplit les conditions fixées par la loi et est admis à la qualité de citoyen français. Mention de cette déclaration sera faite en marge de l'acte de naissance et de l'acte de mariage du postulant.

Si le postulant n'est pas inscrit sur les registres des actes de l'état civil, semblable mention sera portée sur l'acte de notoriété établi conformément à l'article 3. Cet acte de notoriété suppléant l'acte de naissance ou de mariage sera déposé au greffe du tribunal de première instance et au secrétariat de la mairie.

Art. 7. — En cas d'opposition, soit par le gouverneur général, soit par le procureur de la République, notifiée dans les délais prévus par simple lettre au greffier du tribunal, le tribunal examine si l'opposition est fondée, soit sur l'absence de l'une des conditions prévues à l'article 2, soit sur l'existence d'une

condamnation pour l'un des faits énumérés à cet article. En audience publique, dans le délai d'un mois, il recevra l'opposition ou en donnera mainlevée ; dans ce dernier cas, il déclare que le postulant est admis à la qualité de citoyen français.

Art. 8. — Dans le même délai de deux mois fixé à l'article 6, le Gouverneur général pourra, par un arrêté délibéré en conseil de gouvernement et approuvé par le ministre de l'Intérieur, s'opposer, pour cause d'indignité, à la déclaration du tribunal, prévue au même article. La demande rejetée dans ces conditions ne pourra être renouvelée qu'après un délai de cinq ans.

Art. 9. — Le pourvoi en cassation est ouvert contre la décision du tribunal de première instance, soit au procureur de la République, soit à l'intéressé. Il sera suspensif. Ce pourvoi sera introduit et jugé dans les formes et conditions prévues par le décret du 2 février 1852 et par la loi du 6 février 1914. Les notifications du pourvoi seront faites au procureur de la Répubblique ou par lui.

Art. 10. — Les actes judiciaires seront dispensés de timbre et enregistrés sans frais. Les extraits d'actes de l'état civil seront délivrés gratuitement sur papier libre aux intéressés ou au juge de paix ; ils porteront en tête de leur texte l'énonciation de leur destination spéciale et ne pourront servir à aucun autre usage.

Art. 11. — Les effets des décisions rendues en exécution des articles 6, 7 et 9 ci-dessus sont ceux que le sénatus-consulte de 1865 a attachés à l'admission à la qualité de citoyen français.

Titre II

Statut politique des indigènes musulmans algériens qui ne sont pas citoyens français

Art. 12. — Les indigènes musulmans algériens qui n'ont pas réclamé la qualité de citoyen français sont représentés dans toutes les assemblées délibérantes de l'Algérie (délégations financières, conseil supérieur de gouvernement, conseils généraux, conseils municipaux, commissions municipales, djemaâs de douars) par des membres élus, siégeant au même titre et avec les mêmes droits que les membres français, sous réserve des dispositions de l'article 11 de la loi organique du 2 août 1875.

Dans les assemblées où siègent en même temps des membres indigènes nommés par l'administration, ceux-ci ne peuvent pas être en nombre supérieur aux membres élus.

Les conseillers municipaux indigènes participent, même s'ils ne sont pas citoyens français, à l'élection des maires et adjoints.

Art. 13.— Il est statué par des décrets spéciaux sur la composition du corps électoral indigène, et sur le mode d'élection des représentants des indigènes dans chaque assemblée.

Sont, dans tous les cas, incompatibles avec les mandats de conseiller municipal, conseiller général et délégué financier : les fonctions de caïd, agha, bachagha, secrétaire de commune mixte, de sous-préfecture, garde champêtre, garde forestier, agent de police, cavalier de commune mixte.

A titre transitoire, les membres des assemblées désignées dans le para-

graphe précédent qui ont été choisis par l'autorité, conserveront leurs fonctions actuelles dans les conditions où elles leur ont été conférées ; les membres élus investis actuellement de ces fonctions pourront, leur vie durant, continuer à les cumuler avec leur mandat électif.

Art. 14. — Les indigènes musulmans non citoyens français sont admis au même titre que les citoyens français, et sous les mêmes conditions d'aptitude, aux fonctions et emplois publics.

Néanmoins, un décret déterminera la liste des fonctions d'autorité qu'ils ne pourront exercer que s'ils sont citoyens français.

Ceux qui seront inscrits sur les listes électorales ne peuvent être condamnés, en ce qui concerne les contraventions et les délits, que pour les mêmes faits et par les mêmes tribunaux que les citoyens français, sous réserve des mesures spéciales édictées pour la protection et la conservation des forêts par la loi du 21 février 1903 et des dispositions de la loi du 14 juillet 1914 relatives à la mise en surveillance spéciale.

Art. 15. — Dans les douars constitués en exécution du sénatus-consulte du 22 avril 1863, et dans tous les groupes de population indigène régulièrement pourvus d'une djemaâ, des prestations fournies en argent ou en nature par les habitants du douar, pour les chemins vicinaux et ruraux, déduction faite des contingents prélevés au profit des départements, et les revenus des biens communaux appartenant au douar, seront exclusivement affectés aux travaux de viabilité et d'aménagement des sources et des puits ou autres travaux d'utilité publique intéressant la population de ce douar.

Art. 16. — Les dispositions de la présente loi sont applicables à tout le territoire civil de l'Algérie.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 4 février 1919.

Annexe II

DÉCRET SUR LA REPRÉSENTATION DES INDIGÈNES D'ALGÉRIE SOUMIS AU STATUT PERSONNEL MUSULMAN.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du ministre de l'Intérieur.

Vu la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale et notamment l'article 164 en ce qui concerne l'application de cette loi à l'Algérie et la représentation des musulmans indigènes ;

Vu le décret du 7 avril 1884 sur la représentation des musulmans indigènes dans les conseils municipaux de l'Algérie, modifié par le décret du 13 janvier 1914 ;

Vu la loi du 4 février 1919 sur l'accession des indigènes d'Algérie aux droits politiques et, notamment, l'article 13 ;

Vu les propositions du Gouverneur général de l'Algérie et la délibération du conseil de gouvernement en date du 5 avril 1918,

Décrète :

Article premier. — Les conseils municipaux des communes de plein exercice de l'Algérie, composés comme il est dit à l'article 10 de la loi municipale du 5 avril 1884, la population européenne servant seule à déterminer cette composition, comprennent outre les conseillers élus par les citoyens français, des conseillers élus au titre indigène, dès que la population indigène atteint dans la commune le chiffre de 100 individus. Ces derniers conseillers viennent en augmentation du nombre des membres des conseils municipaux tel qu'il est déterminé par l'article 10 de la loi précitée.

Le nombre des conseillers municipaux au titre indigène est fixé comme suit : 4 conseillers de 100 à 1.000 habitants ; au-dessus de ce chiffre, il y aura un conseiller au titre indigène de plus pour chaque excédent de 1.000 habitants musulmans, sans que le nombre desdits conseillers puisse jamais dépasser le tiers de l'effectif du conseil, ni excéder le nombre de 12.

Art. 2. — Dans toute commune de plein exercice où les indigènes musulmans sont représentés spécialement au conseil municipal, il y aura un ou plusieurs caïds nommés par le Gouverneur général, après avis du conseil municipal, et rétribués sur le budget de l'Algérie. Ces caïds pourront être pris en dehors du conseil municipal et de la commune. Dans ces deux cas, ils ne siègent pas au conseil municipal.

Le Gouverneur général détermine par des arrêtés le nombre, le mode de recrutement et le traitement des caïds.

Art. 3. — L'autorité des caïds ne s'exerce que sur leurs coreligionnaires et sous l'autorité immédiate du maire. Indépendamment des attributions qui peuvent leur être déléguées par le maire, ils sont particulièrement chargés : de fournir à l'autorité municipale tous les renseignements qui intéressent le maintien de la tranquillité et la police du pays ; d'assister les agents du Trésor et de la commune pour les opérations de recensement en matière de taxes et d'impôts : de prêter à toute réquisition leur concours aux agents de recouvrement des deniers publics ; de veiller spécialement à ce que les déclarations de naissance et de décès, de mariage ou de divorce soient faites exactement à l'officier de l'état civil. Ils ne sont chargés de la tenue des registres de l'état civil qu'en vertu d'une délégation spéciale du maire ; toutefois, lorsque les distances ne permettront pas de faire les déclarations au siège de la commune ou d'une section française de la commune, elles seront reçues par le caïd.

Des instructions spéciales du Gouverneur général détermineront, s'il y a lieu, les devoirs que les caïds seront tenus de remplir, indépendamment de ceux ci-dessus spécifiés. En cas d'absence ou d'empêchement, le caïd est suppléé, sur la proposition du maire, par un conseiller municipal indigène ou à défaut par un notable indigène désigné par le préfet.

Art. 4. — Pour l'élection des conseillers municipaux au titre indigène, la commune peut être divisée, par arrêté du Gouverneur général, en sections électorales dont chacune élit un nombre de conseillers proportionné au chiffre des électeurs inscrits.

Art. 5. — Le président de la djemaâ de tout douar annexé à une commune de plein exercice sera appelé à prendre part avec voix consultative aux délibérations du conseil municipal portant sur les intérêts du douar qu'il représente.

Art. 6. — Des arrêtés du Gouverneur général, délibérés en conseil de

gouvernement, pourvoient à la création et à l'organisation des communes mixtes et indigènes.

Dans les centres européens compris dans le périmètre des communes mixtes, les adjoints et les membres français des commissions municipales, dont le nombre continuera d'être fixé par les arrêtés de création, sont élus par les citoyens français inscrits sur les listes électorales.

Art. 7. — Dans chaque douar de commune mixte constitué en exécution du sénatus-consulte de 1863 et dans chaque fraction de douar ou groupement déterminé par arrêté du Gouverneur général, il y a une djemaâ élue. La djemaâ élit son président et son secrétaire. Le président est membre de droit de la commission municipale de la commune mixte, mais n'a pas d'attributions administratives.

Art. 8. — Les caïds des communes mixtes désignées par le Gouverneur général exerceront les attributions indiquées à l'article 3 ci-dessus. Ils assisteront comme représentants de l'administration à toutes les délibérations de la djemaâ. Ils seront membres de la commission municipale de la commune mixte.

Art. 9. — Le nombre des conseillers généraux au titre indigène, dans chacun des départements de l'Algérie, est fixé au quart de l'effectif total des membres du conseil général.

Art. 10. — Sont électeurs au titre indigène dans les communes de plein exercice et dans les communes mixtes, tous les indigènes musulmans algériens restés soumis au statut personnel musulman, âgés de vingt-cinq ans accomplis, ne se trouvant dans aucun des cas d'incapacité prévus par la loi française, ayant une résidence de deux années consécutives dans la commune et se trouvant en outre dans l'une des conditions suivantes :

1° Avoir servi dans les armées de terre et de mer ;

2° Etre propriétaire foncier, fermier d'une propriété rurale ou commerçant sédentaire et inscrit au rôle des patentes de la commune depuis un an au moins;

3° Etre employé de l'Etat, du département et de la commune, ou titulaire d'une pension de retraite ;

4° Etre membre d'une chambre d'agriculture ou d'une chambre de commerce ;

5° Etre pourvu d'une diplôme délivré par une école du gouvernement, d'un titre universitaire ou d'un certificat d'études primaires ;

6° Etre titulaire d'une décoration française, d'une distinction honorifique, ou d'une médaille commémorative conférée par décret ou par un arrêté ministériel, ou d'une décoration étrangère autorisée par le gouvernement ;

7° Avoir obtenu une récompense, soit dans les expositions ou concours agricoles et industriels, soit dans les concours de prix culturaux, soit dans les concours de petite culture ou dans tous autres concours agricoles et industriels organisés spécialement pour les indigènes.

L'inscription sur les listes électorales sera refusée ou annulée pour tout individu ayant subi la peine de mise en surveillance pour l'un des faits prévus à l'article 3 de la loi du 15 juillet 1914.

Art. 11. — La liste électorale sera formée et revisée par une commission composée du maire ou de l'administrateur, d'un délégué de l'administration désigné par le préfet, et d'un membre indigène choisi par le conseil municipal ou la commission municipale. L'appel des décisions de cette commission sera porté devant le juge de paix.

Art. 12. — Le corps électoral au titre indigène comprend :

1° Pour l'élection des conseillers municipaux indigènes des communes de plein exercice, tous les électeurs inscrits sur les listes de la commune ;

2° Pour l'élection des conseillers généraux indigènes et des délégués financiers au titre indigène, tous les électeurs inscrits sur les listes électorales des communes de plein exercice de la circonscription, tous les membres indigènes des commissions municipales et des djemaâs des communes mixtes.

Art. 13. — Sont éligibles comme membres des conseils municipaux, des conseils généraux et des délégations financières, au titre indigène, tous les électeurs inscrits sur la liste de la circonscription à représenter.

Art. 14. — Les citoyens français sont éligibles, au titre indigène, au conseil municipal, au conseil général et aux délégations financières.

Art. 15. — Ne sont pas éligibles au conseil municipal et au conseil général, les militaires et employés des armées de terre et de mer en activité de service, les individus privés du droit électoral ou pourvus d'un conseil judiciaire ou secourus par un bureau de bienfaisance, et les domestiques attachés exclusivement à la personne.

Ne sont pas éligibles dans le ressort où ils exercent leurs fonctions, les fonctionnaires, magistrats et agents rétribués sur les budgets de l'Algérie, des départements et des communes.

Art. 16. — Des arrêtés du Gouverneur général pris en conseil de gouvernement régleront les détails d'exécution des dispositions qui précèdent.

Art. 17. — Sont abrogés les décrets des 7 avril 1884 et 13 janvier 1914 et toutes les dispositions contraires au présent décret qui n'est applicable qu'au territoire civil de l'Algérie.

Art. 18. — Le ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 6 février 1919.

Annexe III

DÉCRET SUR LA RÉORGANISATION DES DJEMAAS DANS LES COMMUNES DE PLEIN EXERCICE EN ALGERIE.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du ministre de l'Intérieur.

Vu le décret portant règlement d'administration publique du 28 mai 1863 ;

Vu l'article 3 du décret du 24 décembre 1870 ;

Vu l'article 164 de la loi du 5 avril 1884 et le décret du 7 avril 1884 ;

Vu le décret du 23 août 1898 sur le gouvernement et la haute administration de l'Algérie ;

Vu la loi du 1er août 1918 sur la reconstitution des djemaâs de douars dans les communes de plein exercice ;

Vu la loi du 4 février 1919 sur l'accession des indigènes de l'Algérie aux droits politiques ;

Vu les propositions du Gouverneur général de l'Algérie et l'avis émis par le conseil de gouvernement dans sa séance du 22 mars 1918.

Décrète :

Article premier. — Les djemaâs créées en Algérie, en exécution du décret du 23 mai 1863, seront reconstituées dans les communes de plein exercice, pour tous les territoires érigés en douars-communes par application du sénatus-consulte du 22 avril 1863.

Art. 2. — Des djemaâs sont également instituées dans les portions de douars rattachées aux communes de plein exercice lorsqu'il existera sur ces territoires des biens communaux, affectés à l'usage spécial de la population indigène, ou des terrains collectifs de culture (arch, sabega) ou simplement lorsque l'importance et les intérêts de cette population rendront utile l'institution d'une djemaâ. Ces territoires seront désignés par des arrêtés du Gouverneur général en conseil de gouvernement.

Art. 3. — La djemaâ se compose de :

Six membres dans les sections communales (douars ou portions de douars) de 1.000 habitants et au-dessous ;

Huit membres dans les sections communales (douars ou portions de douars) de 1.001 à 2.000 habitants ;

Dix membres dans les sections communales (douars ou portions de douars) de 2.001 à 3.000 habitants ;

Douze membres dans les sections communales (douars ou portions de douars) de 3.001 à 4.000 habitants ;

Quatorze membres dans les sections communales (douars ou portions de douars) de 4.001 à 5.000 habitants ;

Seize membres dans les sections communales (douars ou portions de douars) de plus de 5.000 habitants.

Art. 4. — Les membres des djemaâs sont désignés à l'élection. Sont électeurs et éligibles tous les indigènes inscrits sur la liste électorale de la section.

En cas de protestation contre l'élection des membres des djemaâs, il sera procédé comme en matière d'élections aux conseils municipaux.

Art. 5. — Les djemaâs sont renouvelées intégralement tous les quatre ans dans les deux mois qui suivent l'élection des conseils municipaux, lors même que les élections partielles auraient eu lieu dans l'intervalle.

Lorsque la djemaâ se trouve, par l'effet des vacances survenues, réduite aux trois quarts de ses membres, il est, dans le délai de deux mois, à dater de la dernière vacance, procédé à des élections complémentaires. Toutefois, dans les six mois qui précèdent le renouvellement intégral, les élections complémentaires ne sont obligatoires qu'au cas où la djemaâ aurait perdu plus de la moitié de ses membres.

La dissolution d'une djemaâ ne peut être prononcée que par arrêté du Gouverneur général pris en conseil de gouvernement.

Art. 6. — Les djemaâs élisent leur bureau composé d'un président et d'un secrétaire. La séance dans laquelle il est procédé à cette élection est présidée par le plus âgé des membres de la djemaâ. Celui-ci exerce également la présidence en cas d'absence ou d'empêchement du président.

Art. 7. — Les djemaâs peuvent se réunir en session ordinaire sur la convocation du président dans le premier mois de chaque trimestre. Elles peuvent, en outre, être convoquées en séance extraordinaire par le maire avec l'autorisation du préfet.

Pour des motifs d'ordre public, le Gouverneur pourra toujours ajourner

ou suspendre la session ordinaire des djemaâs par arrêté pris en conseil de gouvernement.

Art. 8. — Le président et le secrétaire de la djemaâ sont élus à l'ouverture de la première séance qui suit l'élection de la djemaâ. Leurs fonctions durent jusqu'au renouvellement de l'assemblée.

Art. 9. — Les délibérations des djemaâs sont inscrites en français ou en arabe sur un registre coté et paraphé par le maire, tenu par le secrétaire de la djemaâ et déposé chez son président. Elles sont signées par les membres présents ou mention est faite de la cause qui les empêche de signer. Copie en est adressée dans les cinq jours par le président de la djemaâ au maire.

Art. 10. — Les djemaâs auront seules qualité pour consentir l'aliénation ou l'échange, au profit de l'Etat ou des particuliers, des biens communaux appartenant à la section, sous réserve de l'approbation du contrat par le Président de la République ou par le Gouverneur général suivant les distinctions établies par les articles 17 et 18 du décret du 23 mai 1863.

Elles auront également qualité pour signer les conventions relatives au rachat du séquestre collectif.

Art. 11. — Les djemaâs délibèrent sur les affaires suivantes :

1° Emprunts à contracter par la section ;

2° Centimes additionnels ordinaires ou extraordinaires à imposer pour les besoins de la section ;

3° Annexion du territoire de la section ou d'une partie de ce territoire à une autre circonscription ;

4° Mode d'administration et de jouissance des biens communaux ;

5° Mode de jouissance et de répartition des fruits communaux et conditions imposées aux parties prenantes ;

6° Questions relatives à la réglementation des droits d'usage exercés par la section et établissement des listes des usagers ;

7° Conditions des baux de biens donnés à ferme ou à loyer, ainsi que celles des biens pris à loyer par la section ;

8° Permis de recherches ou d'exploitation de mines, minières, carrières existant sur les biens communaux ;

9° Emploi des fonds provenant de l'aliénation, de l'amodiation ou de la mise en valeur, par quelque moyen que ce soit, des biens communaux ;

10° Mise en valeur des marais et des terres incultes appartenant à la section ;

11° Actions judiciaires ou transactions intéressant les biens communaux de la section ;

12° Travaux d'utilité commune à exécuter dans la section ;

13° Classement et déclassement des chemins vicinaux ou ruraux sur le territoire de la section ;

14° Journées de prestation destinées à l'entretien des chemins ruraux ;

15° Désignation des portions de chemins vicinaux ou ruraux à ouvrir ou à réparer dans la section ;

16° Acceptation ou refus de dons et legs faits au profit de la section ;

17° Délimitation et répartition du territoire de la section ; constitution de la propriété individuelle en vertu du sénatus-consulte du 22 avril 1863 et des lois des 26 juillet 1873, 28 avril 1887 et 16 février 1897 ;

18° Questions de jouissance et de répartition des terres collectives de culture entre les habitants de la section et examen des réclamations ;

19° Souscription et cotisation volontaire en nature ou en argent, pour l'exécution des travaux d'utilité publique dans la section ;

20° Désignation des membres des commissions scolaires instituées en exécution des articles 6 et 7 du décret du 18 octobre 1892 ;

21° Application du principe de la responsabilité collective.

Art. 12. — Les délibérations des djemaâs devront être soumises aux conseils municipaux, sauf en ce qui concerne les questions prévues au paragraphe 2 de l'article 10 et aux paragraphes 17 et 18 de l'article 11 qui seront réglées directement par le préfet, le maire consulté.

En cas de désaccord entre la djemaâ et le conseil municipal, la délibération de cette dernière assemblée ne sera exécutoire qu'après approbation du préfet.

La djemaâ et en dehors d'elle, toute partie intéressée pourra se pourvoir devant le Gouverneur général contre la décision du préfet. Le Gouverneur général statue en conseil de gouvernement.

Art. 13. — Les djemaâs pourront être consultées sur toutes les questions intéressant l'administration indigène que l'autorité supérieure jugera utile de leur soumettre.

Art. 14. — En ce qui concerne l'administration des sociétés indigènes de prévoyance, de secours et de prêts mutuels, les djemaâs sont investies des attributions conférées aux conseils de sections par la loi du 14 avril 1893 et l'arrêté du 7 décembre 1894.

Art. 15. — Pour les questions non comprises dans l'énumération des articles 10 et 11 ci-dessus et pour lesquelles les règlements relatifs à l'administration communale prévoient l'intervention des commissions syndicales, la djemaâ est investie des attributions conférées à ces commissions.

Art. 16. — Des arrêtés du Gouverneur général en conseil de gouvernement fixeront les détails d'application du présent décret.

Art. 17. — Le ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des Lois*, ainsi qu'au *Bulletin officiel* du gouvernement général de l'Algérie.

Fait à Paris, le 6 février 1919.

Annexe IV

LES RÉFORMES TUNISIENNES

I

Les conseils de Caïdat et les conseils de région en territoire de contrôle civil

Décret du 13 *juillet* 1922 (19 *kaâda* 1340)

Louanges à Dieu !

Nous, Mohamed el Habib, Pacha-Bey, possesseur du Royaume de Tunis,
Après Nous être assuré de l'assentiment du Gouvernement français,
Sur la proposition de Notre Premier Ministre,
Avons pris le décret suivant :

Titre premier

Conseils de Caïdat

Article premier. — *Institution des Conseils de Caïdat.* — Il est institué, dans chaque caïdat administratif, un Conseil de Caïdat dont la composition et les attributions sont fixées par les articles suivants :

Art. 2. — *Délégués des Cheikhats.* — Dans chacun des cheikhats d'un même caïdat administratif, à des dates fixées par arrêté de Notre Premier Ministre, les notables indigènes habitants ou propriétaires, depuis au moins quatre années, dans le cheikhat, en dehors des périmètres communaux, se réuniront au bureau du cheikhat pour désigner parmi eux quatre délégués.

Un arrêté de Notre Premier Ministre fixera les conditions d'établissement de la liste des notables des cheikhats.

Ces délégués doivent être âgés de trente ans au moins et ne pas avoir d'antécédents judiciaires.

Les fonctionnaires de l'Etat, des Etablissements publics et les agents des services publics concédés ne peuvent être choisis comme délégués.

Cette désignation enregistrée par acte notarié est soumise à l'homologation de Notre Premier Ministre qui peut, pour des raisons d'ordre public, prescrire l'exclusion d'un ou de plusieurs délégués, auquel cas il est procédé, dans la forme indiquée ci-dessus, à la désignation de nouveaux délégués en remplacement de ceux dont la radiation est prononcée.

Art. 3. — *Désignation des membres du Conseil de Caïdat.* — A des dates fixées par Notre Premier Ministre, les délégués de tous les cheikhats se réunissent au chef-lieu du caïdat, sous la présidence du caïd, assisté du contrôleur civil, et élisent les membres du Conseil de Caïdat, à raison de deux membres par cheikhat.

Les deux délégués du cheikhat non choisis comme membres du Conseil sont considérés comme membres suppléants.

Cette élection est confirmée par acte notarié et soumise à l'homologation de Notre Premier Ministre.

Le Résident général peut désigner, pour faire partie du Conseil de Caïdat, un ou plusieurs Français habitant depuis plus de trois ans le caïdat en dehors des périmètres communaux.

Art. 4. — *Réunion du Conseil de Caïdat.* — La réunion du Conseil de Caïdat a lieu au chef-lieu du caïdat, sous la présidence du caïd, assisté du contrôleur civil, au moins une fois par trimestre à des dates fixées par Notre Premier Ministre.

Les réunions ont une durée maxima de deux jours.

Un procès-verbal des réunions du Conseil est dressé par les soins du caïd, assisté d'un secrétaire choisi parmi les membres du Conseil.

Ce procès-verbal est soumis au visa du contrôleur civil qui peut joindre toutes les observations qu'il juge nécessaires.

Art. 5. — *Admission des représentants des administrations.* — Sur la demande du caïd, transmise par le contrôleur civil, des représentants locaux des administrations peuvent être appelés à assister aux réunions du Conseil de Caïdat pour fournir des renseignements ou prêter leur concours technique.

Art. 6. — *Attributions du Conseil de Caïdat.* — Le Conseil a pour mission

de discuter des besoins économiques du caïdat et de leur donner un ordre d'urgence.

Il peut être appelé à donner son avis sur toutes les questions intéressant le caïdat que Notre Premier Ministre jugerait utile de lui soumettre avec l'approbation du Résident général.

Il élit ses représentants au Conseil régional dont il sera parlé au titre II du présent décret.

Art. 7. — *Remplacement des membres du Conseil de Caïdat.* — Il est pourvu par le Conseil au remplacement des membres décédés ou démissionnaires.

Les nouveaux membres doivent être pris parmi les membres suppléants appartenant au cheikhat du membre à remplacer.

Il est pourvu de même au remplacement des membres du Conseil qui ne rempliraient plus les conditions exigées par l'article 2, pour être délégués de cheikhat, et des membres qui, sans excuse reconnue valable par le Conseil, n'assisteraient pas à deux réunions consécutives du Conseil.

Art. 8. — *Renouvellement du Conseil de Caïdat.* — Le mandat des délégués des cheikhats est fixé à six ans.

Le Conseil de Caïdat est renouvelé tous les six ans.

Art. 9. — *Dissolution du Conseil de Caïdat.* — La dissolution d'un Conseil de Caïdat peut toujours être prononcée pour des raisons d'ordre public par décret pris sur avis conforme du Conseil des ministres et chefs de services.

Titre II

Conseils de région

Art. 10. — *Division du territoire en régions.* — Les caïdats administratifs en territoire de contrôle civil sont groupés en régions, ainsi qu'il suit :

1re région (Bizerte), comprenant les caïdats dépendant des contrôles civils de Béja, Bizerte, Tabarka, Souk-el-Arba ;

2e région (Tunis), comprenant les caïdats dépendant des contrôles civils de Tunis, Zaghouan, Grombalia ;

3e région (Le Kef) comprenant les caïdats dépendant des contrôles civils de Téboursouk, Le Kef, Maetar, Medjez-el-Bab ;

4e région (Sousse), comprenant les caïdats dépendant des contrôles civils de Sousse, Kairouan, Thala ;

5e région (Sfax), comprenant les caïdats dépendant des contrôles civils de Sfax, Gabès, Gafsa, Tozeur, Djerba.

Art. 11. — *Institution des Conseils de région.* — Il est institué dans chacune des régions définies à l'article précédent, un Conseil de région dont les attributions sont fixées par les articles suivants :

Art. 12. — *Lieux de réunion des Conseils de région.* — Les lieux de réunion des Conseils de région sont fixés ainsi qu'il suit :

1re région : Bizerte.
2e région : Tunis.
3e région : Le Kef.
4e région : Sousse.
5e région : Sfax.

Art. 13. — *Composition des Conseils de région.* — Les Conseils de région sont composés de représentants :

1° des Conseils de Caïdat ;

2° des Conseils municipaux ;

3° des Chambres d'agriculture, de commerce ou des Chambres mixtes.

Le nombre et la répartition de ces délégués sont fixés pour chaque région par arrêté de Notre Premier Ministre approuvé par le Résident général.

Art. 14. — *Désignation des membres du Conseil de région.* — Les représentants indigènes des Conseils de Caïdat sont élus, dans chaque caïdat, par les membres du Conseil de Caïdat.

Les représentants des Chambres d'agriculture, de commerce ou de Chambres mixtes sont élus par les Chambres dont l'action s'étend sur la région.

Les délégués des municipalités sont élus par deux collèges électoraux comprenant :

Le premier, l'ensemble des conseillers municipaux français pour l'élection des conseillers de région français ;

Le second, l'ensemble des conseillers municipaux indigènes pour l'élection des conseillers de région indigènes.

Les conditions de détail des élections, ainsi que les dates des élections sont fixées par arrêtés de Notre Premier Ministre en ce qui concerne les Conseils de Caïdat, les Conseils municipaux et les Chambres d'agriculture et de commerce indigènes ; et par arrêtés résidentiels en ce qui concerne les Chambres d'agriculture et de commerce, et les Chambres mixtes françaises.

Art. 15. — *Réunion des Conseils de région.* — Chaque Conseil de région se réunit deux fois par an, à des dates fixées par Notre Premier Ministre, au lieu fixé par l'article 12, sous la présidence d'un contrôleur civil désigné par arrêté du Résident général.

Le Président ne participe pas au vote. Il est assisté de deux vice-présidents, l'un élu par les membres français du Conseil, l'autre par les membres indigènes.

Le Conseil peut nommer des Commissions composées de trois membres français et de deux membres indigènes pour l'étude de questions spéciales soumises aux délibérations du Conseil.

Les réunions ont une durée maximum de six jours.

Art. 16. — *Admission des contrôleurs civils et des caïds au Conseil de région.* — Les contrôleurs civils de la région assistent aux réunions du Conseil, sans voix délibérative ; un d'eux est désigné par le Résident général pour suppléer le Président.

Les caïds assistent de même aux réunions du Conseil.

Art. 17. — *Admission des représentants des administrations.* — Sur la demande du Président du Conseil de région, transmise par la Résidence générale, des représentants des grandes administrations peuvent être appelés à assister aux réunions du Conseil de région soit pour fournir des renseignements, soit pour prêter leur concours technique.

Art. 18. — *Attributions d'ordre économique du Conseil de région.* — Le Conseil de région prend connaissance des avis émis par les Conseils de Caïdat ; il délibère à son tour sur ces avis.

Il donne aussi son avis sur les programmes de travaux projetés par les municipalités de la région pour autant que ces travaux sont susceptibles d'influer sur le développement économique de la région.

Il discute les besoins économiques de la région et les classe par ordre d'urgence.

Il peut être appelé à donner son avis sur toutes les questions intéressant la région que Notre Premier Ministre jugerait utile de lui soumettre avec l'approbation du Résident général.

Il émet un avis sur le programme des travaux à exécuter sur fonds d'emprunts publics.

Art. 19. — *Attributions d'ordre budgétaire du Conseil de région.* — Dans le budget général de l'Etat les dépenses de services ou de travaux ayant le caractère de dépenses régionales seront réparties par région, dans des conditions qui seront fixées par décret.

Il en sera de même des subventions à accorder sur le budget de l'Etat aux territoires ruraux des caïdats et les municipalités des subventions de l'Etat et arrête le programme d'emploi.

Art. 20. — *Créations de ressources propres aux régions.* — Pour hâter le développement économique de la région, le Conseil peut proposer des centimes additionnels aux impôts généraux ou des taxes spéciales à la région dont le produit restera acquis à la région avec faculté de report d'exercice en exercice pour les crédits non employés.

Toutefois les centimes additionnels proposés ou les taxes spéciales à la région devront être tels que leur perception puisse en être faite par le personnel normal de la Direction générale des Finances et sans dépense supplémentaire de perception.

Ces centimes additionnels ou ces taxes spéciales seront incorporés au budget général de l'Etat et par suite soumis à l'assemblée chargée d'examiner le budget.

Un Conseil de Caïdat peut de même soumettre à l'avis du Conseil de région, sous la forme indiquée ci-dessus, la création de ressources qui lui resteront affectées en propre pour réaliser une entreprise intéressant son développement économique.

Il en est de même d'une municipalité s'il s'agit d'une entreprise intéressant toute la région ou le caïdat dans lequel elle est comprise.

Le Conseil de région peut aussi, dans les conditions fixées pour les communes, réaliser des emprunts permettant la réalisation d'entreprises intéressant la région, à la condition toutefois de proposer en même temps les ressources spéciales au gage de ces emprunts.

Le produit de ces emprunts est inscrit à la deuxième partie du budget aux chapitres intéressant les Administrations chargées de l'exécution du programme correspondant.

Art. 21. — *Procès-verbaux des réunions.* — Un procès-verbal des réunions du Conseil de région est dressé par le président, assisté de deux secrétaires choisis parmi les membres du Conseil de région : un indigène et un français.

Art. 22. — *Remplacement des membres du Conseil de région.* — Il est pourvu, dans les formes prévues pour la nomination du Conseil de région, au remplacement des membres décédés ou démissionnaires.

Il est pourvu de même au remplacement des conseillers de région qui ne rempliraient plus les conditions exigées pour faire partie du Conseil de région, et des membres qui sans excuse reconnue valable par le Conseil n'assisteraient pas à deux réunions consécutives du Conseil.

Art. 23. — *Renouvellement du Conseil de région.* — Le mandat du Conseil est fixé à six ans.

Art. 24. — *Dissolution du Conseil de région.* — La dissolution d'un Conseil de région peut toujours être prononcée pour des raisons d'ordre public, par décret pris sur avis conforme du Conseil des ministres et chefs de services.

Art. 25. — *Indemnité allouée aux membres des Conseils de région.* — Les conseillers de région ont droit à une indemnité journalière de présence de 50 francs pendant la durée des réunions et au remboursement de leurs frais de voyage en première classe du lieu de leur résidence au lieu de réunion du Conseil.

Art. 26. — *Frais divers de fonctionnement du Conseil de région.* — Les frais divers de fonctionnement du Conseil de région sont payés sur les crédits inscrits au budget de l'Etat.

Ils sont ordonnancés par le Directeur général des Finances.

Art. 27. — Pour l'application du présent décret, les indigènes algériens sont considérés comme des Tunisiens, sous réserve de remplir les conditions imposées aux Tunisiens.

Art. 28. — *Règlements particuliers d'exécution.* — Notre Premier Ministre est chargé de l'exécution du présent décret et autorisé à y pourvoir par des arrêtés réglementaires approuvés par le Résident général.

Vu pour promulgation et mise à exécution.

Tunis, le 13 juillet 1922.

Lucien Saint.

Annexe au décret relatif a la constitution des conseils de région

Détail de la composition des Conseils de région

1re *région — Bizerte*

Délégués des Conseils de Caïdat.....	5	»
Chambres d'Agriculture.....	2	4
Chambres de Commerce de Bizerte et de Tunis.....	»	2
Délégués des Municipalités.....	3	5
Totaux.....	10	11

2e *région — Tunis*

Délégués des Conseils de Caïdat.....	3	»
Chambre d'Agriculture.....	2	3
Chambre de Commerce.....	2 (1 isr.)	3
Délégués des Municipalités.....	3	5
Totaux.....	10	11

3e *région — Le Kef*

Délégués des Conseils de Caïdat.....	6	»
Chambre d'Agriculture.....	2	4
Chambre de Commerce.....	»	2
Délégués des Municipalités.....	2	5
Totaux.....	10	11

4e région — Sousse		
Délégués des Conseils de Caïdat.....	8	»
Chambre mixte..... (3 agriculteurs, 3 commerçants)	»	6
Délégués des Municipalités.....	2	5
Totaux.....	10	11
5e région — Sfax		
Délégués des Conseils de Caïdat.....	7	»
Chambre mixte..... (3 agriculteurs, 3 commerçants)	»	6
Délégués des Municipalités.....	3	5
Totaux.....	10	11

II

La constitution et les attributions du Grand Conseil de la Tunisie

Décret du 13 *juillet* 1922 (19 *kaâda* 1340).

Louanges à Dieu !

Nous, Mohamed, El Habib, Pacha-Bey, possesseur du Royaume de Tunis,

Vu le décret du 2 février 1907 relatif à l'examen du budget par la Conférence consultative ;

Vu le décret du 27 avril 1910 concernant la délégation indigène à la Conférence consultative et instituant un Conseil supérieur de gouvernement ;

Vu le décret du 11 juillet 1922 relatif à la constitution de Conseils de Caïdat et Conseils de région en territoire de contrôle civil ;

Après Nous être assuré de l'assentiment du Gouvernement français,

Sur la proposition de Notre Ministre,

Avons pris le décret suivant :

Titre préliminaire

Institution du Grand Conseil de la Tunisie

Article premier. — Il est, aux lieu et place de la Conférence consultative, institué un Grand Conseil de la Tunisie.

Art. 2. — *Composition du Grand Conseil.* — Le Grand Conseil de la Tunisie est constitué de deux sections, l'une française et l'autre indigène.

Titre premier

Section française

Art. 3. — Un arrêté du Résident général fixera le nombre et mode de désignation des membres de la section française.

Titre II

Section indigène

Art. 4. — La section indigène sera composée de dix-huit membres ainsi qu'il suit :

1° De deux représentants des Conseils de chacune des cinq régions créées par le décret du 11 juillet 1922 ;

2° De deux représentants de la Chambre consultative des intérêts agricoles du nord de la Tunisie ;

3° De deux représentants de la Chambre consultative des intérêts commerciaux et industriels indigènes de Tunis, un Musulman et un Israélite ;

4° De deux notables israélites, dont l'un sera élu par les 45 notables de nationalité tunisienne et de la communauté israélite de Tunis et choisi parmi eux et l'autre, représentant les Israélites de l'intérieur de la Régence, sera élu suivant les modalités qui seront ultérieurement déterminées.

5° De deux représentants des territoires militaires choisis parmi les notables musulmans et désignés par Notre Premier Ministre avec l'approbation du Résident général.

Art. 5. — *Désignation des membres indigènes.* — Les représentants des Conseils des régions sont élus dans chaque région au scrutin de liste par un collège électoral composé des membres indigènes du Conseil de région augmenté des membres des Conseils de caïdat de la région.

Les représentants d'un Conseil de région doivent obligatoirement être choisis parmi les membres de ce Conseil de région.

Les représentants des Chambres consultatives des intérêts agricoles et commerciaux sont de même élus dans chaque Chambre, au scrutin de liste.

Art. 6. — *Date des élections des membres indigènes.* — Les élections des membres indigènes du Grand Conseil ont lieu à des dates fixées par Notre Premier Ministre.

Les élections des représentants d'un Conseil de région se font au lieu de réunion de ce Conseil ; les opérations sont dirigées avec l'assistance d'un Contrôleur civil désigné par le Résident général, par un bureau de vote composé du vice-président indigène du Conseil de région, d'un Caïd désigné par Notre Premier Ministre, du secrétaire indigène du Conseil.

Le procès-verbal des opérations, complété s'il y a lieu, par les observations du Contrôleur civil, est soumis à l'homologation de Notre Premier Ministre.

Les élections des représentants des Chambres consultatives d'intérêts indigènes sont, de même, dirigées avec l'assistance du Président, par un bureau. composé du secrétaire élu assisté du doyen d'âge et du membre le plus jeune. Le procès-verbal des opérations, complété s'il y a lieu, par les observations du Président de la Chambre, est soumis à l'homologation de Notre Premier Ministre.

Titre III

Attributions du Grand Conseil de la Tunisie

Art. 7. — *Examen du budget de l'Etat.* — L'attribution essentielle du Grand Conseil est l'examen du budget de l'Etat préparé par le Gouvernement dans les formes prévues par les décrets spéciaux.

Chaque section a le droit d'émettre des avis sur toutes les dépenses et recettes, les impôts, les taxes de toute nature et les emprunts d'Etat.

Toutefois sont exclus des délibérations du Conseil :

1° Les dépenses de Notre liste civile, les dotations des princes et princesses de la famille husseïnite, les dépenses du personnel et des services des palais du domaine de la couronne et celles de la garde beylicale ;

2° Les services de la Dette tunisienne et, en général, toutes les dettes exigibles résultant soit de jugements ou arrêts passés en force de choses jugées, soit de conventions, marchés, baux et autres engagements ;

3° Le traitement et les indemnités du Résident général, du délégué à la Résidence générale, les dépenses de son Cabinet militaire et civil, ainsi que celles d'entretien des Résidences générales ;

4° Les dépenses de la Justice française ;

5° Les dépenses intéressant la sûreté de l'Etat.

Art. 8. — *Droit d'initiative en matière budgétaire.* — Chaque section a le droit d'initiative en matière budgétaire. Un amendement d'ordre budgétaire ne peut être discuté en séance plénière sans avoir été au préalable examiné en Commission des Finances.

Tout amendement d'ordre budgétaire portant augmentation ou diminution des recettes ou des dépenses, doit être discuté par les deux sections, française et indigène, du Conseil.

Toute proposition tendant, soit à un abandon ou dégrèvement d'une taxe ou portion de taxe, soit à une réforme du taux de l'assiette ou du mode de perception d'un impôt susceptible de se traduire par une moins-value dans le rendement, doit être accompagnée de l'indication soit d'une taxe de remplacement, soit d'une économie égale dans le budget des dépenses.

Toute proposition tendant à relever une dépense imputable sur la première partie du budget doit être accompagnée de l'indication soit d'une ressource nouvelle, soit d'une économie égale dans les autres articles de dépenses.

Aucune augmentation ou diminution ne peut être proposée à titre d'indication pure et simple.

Il ne peut être introduit, au cours de la discussion du budget, aucune motion ne visant pas directement les recettes ou les dépenses. Aucune proposition tendant à soit des augmentations de traitements, d'indemnités ou de pensions, soit à des créations de services, d'emplois, de pensions ou à leur exécution de dehors des limites prévues par les lois en vigueur, ne peut être faite sous forme d'amendement ou d'article additionnel pendant la discussion du budget.

Art. 9. — *Discussion du budget.* — La discussion des divers chapitres du budget est précédée d'une discussion générale du budget qui suit immédiatement la lecture du rapport général dressé par la Commission des Finances.

La discussion du budget par chapitre suit la clôture de la discussion générale ; elle se fait par chapitre.

Si pour un chapitre déterminé, un ou plusieurs rapporteurs spéciaux ont été nommés, la lecture du ou des rapports précède la discussion. Si la modification des crédits inscrits au chapitre correspondant n'est pas demandée soit par le gouvernement, soit par la Commission des Finances, soit par un amendement régulièrement déposé et examiné en Commission, il est voté en bloc sur le chapitre après un débat sommaire.

Sauf exception autorisée par le Grand Conseil au scrutin par appel

nominal, la discussion du budget des dépenses précède celle du budget des recettes.

Art. 10. — *Compte administratif.* — A chaque session ordinaire du Grand Conseil, le Gouvernement présente à l'Assemblée un rapport sur le compte administratif de l'exercice précédent.

Ce rapport est soumis à l'examen des Commissions des Finances. Si les Commissions formulent des observations, elles doivent être jointes au rapport général du budget pour être discutées au moment de la discussion générale du budget.

Art. 11. — *Droit d'initiative en matière réglementaire, financière et économique.* — Le Grand Conseil n'a pas l'initiative des textes réglementaires, en particulier en ce qui concerne les règles admises par la législation sur la comptabilité publique pour la confection du budget.

Il peut cependant émettre des vœux tendant à la modification des textes réglementaires en vigueur ; ces vœux ne peuvent être discutés en séance plénière sans avoir été, au préalable, examinés en Commission des Travaux publics et d'Administration générale ; ils doivent être discutés par les deux sections, française et indigène, du Conseil.

Il peut aussi, dans les mêmes conditions, discuter des motions d'ordre financier et économique.

La discussion de ces vœux et de ces motions ne peut être portée à l'ordre du jour du Conseil pendant la session ordinaire avant la discussion complète du bugdet.

La discussion de questions d'intérêt local ou privé ne rentre pas dans les attributions du Grand Conseil.

Art. 12. — *Vœux d'ordre politique ou constitutionnel.* — La discussion de tout vœu d'ordre politique ou constitutionnel est interdite.

Art. 13. — *Nullité de certaines délibérations.* — Est nulle de plein droit toute délibération relative à des objets qui ne sont pas légalement compris dans les attributions du Grand Conseil ainsi que toute délibération, quel qu'en soit l'objet, prise hors des sessions légalement autorisées.

Art. 14. — *Communications du Gouvernement.* — Le Gouvernement peut toujours soumettre aux délibérations du Grand Conseil une question intéressant le domaine financier, administratif ou économique.

La communication doit être faite par écrit et distribuée aux membres du Conseil. Le Gouvernement peut demander sa discussion au plus tôt à la séance qui suit le dépôt de cette communication sur le bureau de la section.

Le Conseil décide si, avant toute discussion, la communication doit être renvoyée à l'examen d'une des deux grandes commissions ou d'une commission spécialement nommée à cet effet.

Art. 15. — *Communication des conventions.* — Lorsque, par application de l'article précédent, le Gouvernement communique pour avis une convention intervenue entre l'Etat et des tiers, il ne peut être présenté d'amendement à son texte.

Si, au cours de la délibération, il y a opposition à quelques-unes des clauses de la convention, elle se produit sous la forme de renvoi à une Commission.

La Commission fait un rapport d'ensemble sur les clauses contestées ou renvoyées à son examen.

Le Grand Conseil ne peut ensuite conclure que pour l'approbation du texte accepté par le Gouvernement ou à l'ajournement de son avis.

L'ajournement est motivé en ces termes :

« Le Grand Conseil, appelant l'attention du Gouvernement sur telle ou telle clause de la convention, surseoit à donner son avis ».

Art. 16. — *Questions posées au Gouvernement.* — Les membres du Grand Conseil ont le droit de poser des questions au Gouvernement à la condition qu'elles se rapportent directement à des matières rentrant dans les attributions du Conseil.

Le Gouvernement peut toujours demander que ces questions soient déposées par écrit sur le bureau du Conseil et différer sa réponse pour une séance ultérieure.

Art. 17. — *Retrait d'une proposition.* — L'auteur d'une proposition peut la retirer même quand la discussion est commencée ; si un autre membre la reprend, la discussion continue.

Toute proposition rejetée ne peut être reprise au cours de la session.

Art. 18. — *Emprunts.* — Aucun emprunt public ne peut être contracté par l'Etat sans un avis favorable exprimé par les deux sections du Grand Conseil qui, en ce cas, délibèrent ensemble tant sur le principe de l'emprunt que sur les ressources à créer pour le service des intérêts et de l'amortissement.

Les emprunts des communes et des régions sont, de même, soumis à l'avis du Grand Conseil, sans qu'il soit cependant obligatoire de réunir les deux sections pour la discussion.

Art. 19. — *Effet des avis exprimés par le Conseil.* — Il ne peut être passé outre à un avis conforme exprimé par les deux sections du Grand Conseil en matière budgétaire dans la limite des pouvoirs attribués au Conseil, sauf pour des raisons concernant l'ordre public ou les intérêts moraux ou matériels de la France, et sous réserve de l'assentiment du Gouvernement français.

Tout vœu adopté par les deux sections doit faire l'objet, à la session suivante, d'une communication écrite du Gouvernement indiquant la suite donnée au vœu ou les raisons qui s'opposent à la prise en considération de ce vœu.

Si les avis exprimés en matière budgétaire par les deux sections du Grand Conseil sont contraires, il est statué par le Conseil supérieur dont l'organisation fera l'objet d'un décret spécial.

Il en est de même pour tout vœu adopté seulement par une des deux sections du Conseil.

Le présent article ne préjudicie en rien au droit d'homologation réservé au Ministre des Affaires étrangères du Gouvernement français avant toute promulgation du budget tunisien.

Titre IV

Dispositions diverses

Art. 20. — *Durée du mandat du Grand Conseil.* — La durée du mandat des membres du Grand Conseil est de six ans.

Le renouvellement de ses Membres a lieu par moitié tous les trois ans.

Les arrêtés qui fixeront les dates des premières élections devront indiquer les sièges qui seront compris dans le premier renouvellement partiel.

Le mandat d'un membre du Grand Conseil cesse de droit dès que ce membre

ne remplit plus les conditions exigées pour son élection ou sa désignation.

Les membres dont le mandat est expiré peuvent être désignés à nouveau.

Art. 21. — *Remplacement des membres du Grand Conseil en cas de vacance.* — Les conditions dans lesquelles seront pourvus les sièges vacants à la section française par suite de décès, démissions ou toute autre cause, seront fixées par arrêté du Résident général.

Il sera pourvu au commencement de chaque année grégorienne aux vacances qui se seraient produites dans la section indigène pendant l'année précédente.

Le mandat des nouveaux membres prend fin à l'époque où se serait terminé le mandat du membre remplacé.

Art. 22. — *Dissolution d'une section du Grand Conseil.* — La dissolution d'une ou de deux sections du Grand Conseil peut être prononcée pour des raisons d'ordre public par décret après avis conforme du Conseil des ministres et chefs de services et avec l'assentiment du Gouvernement français.

Art. 23. — *Indemnité allouée aux membres du Grand Conseil.* — Le mandat des membres du Grand Conseil est gratuit : ils ont droit à une indemnité de séjour à Tunis et au remboursement de leurs frais de voyage.

L'indemnité de séjour est fixée à forfait à 1.200 francs pour chacun des membres du Grand Conseil, français et indigène, pour la session ordinaire, et à 50 francs par jour pour les sessions extraordinaires.

Art. 24. — *Abrogation des décrets.* — Sont abrogés le décret du 2 février 1907 relatif à l'examen du budget par la Conférence consultative, le décret du 27 avril 1910 concernant la délégation indigène à la Conférence consultative et instituant un Conseil supérieur du Gouvernement et, d'une manière générale, toute disposition contraire au présent décret.

Art. 25. — *Application du présent décret.* — L'examen du budget de l'exercice 1923 sera fait par le Grand Conseil institué par le présent décret.

Art. 26. — *Exécution du décret.* — Notre Premier Ministre est chargé de l'exécution du présent décret et autorisé à y pourvoir par voie d'arrêtés réglementaires approuvés par le Résident général.

III

Le fonctionnement du Grand Conseil de la Tunisie

Décret du 13 *juillet* 1922 (19 *kaâda* 1340)

Louanges à Dieu!

Nous, Mohamed El Habib, Pacha-Bey, possesseur du Royaume de Tunis,

Vu le décret du 11 juillet 1922 relatif à la constitution et aux attributions du Grand Conseil de la Tunisie,

Après Nous être assuré de l'assentiment du Gouvernement français,

Sur la proposition de Notre Premier Ministre,

Avons pris le décret suivant :

Article premier. — *Réunion du Grand Conseil.* — Le Grand Conseil est

convoqué chaque année, en session ordinaire, au cours du quatrième trimestre, à une date fixée par décret, le jour d'ouverture étant toujours un lundi.

La durée de la session ordinaire ne peut excéder vingt jours.

Il peut aussi être convoqué en session extraordinaire, par décret qui en fixe le date d'ouverture, la durée et l'ordre du jour.

En principe, les deux sections, française et indigène, délibèrent séparément, la première sous la présidence du Résident général ou de son délégué, la deuxième sous la présidence du Délégué à la Résidence générale ou d'un haut fonctionnaire français du Gouvernement du Protectorat désigné par le Résident général.

Le Résident général peut toujours assister aux délibérations de la section indigène ; dans ce cas il prend la présidence.

Pour la discussion particulière, les deux sections peuvent être appelées à délibérer en commun, soit sur la demande du Résident général, soit sur la demande écrite, signée par au moins 10 membres d'une des deux sections ; il est voté par mains levées et la réunion en peut avoir lieu qu'autant qu'elle est approuvée par chaque section.

Les séances d'ouverture et de clôture des deux sections ont toujours lieu les deux sections réunies.

Pour les délibérations en commun, l'assemblée est présidée par le Résident général ou son délégué ; le bureau de la section française se place à droite, le bureau de la section indigène à gauche.

Les votes, au cours des réunions en commun, ont lieu, en principe, au scrutin secret, sauf si la majorité des membres présents dans chaque section demande le vote par mains levées.

Dans le dépouillement du scrutin, les votes des deux sections sont considérés comme émis par une assemblée unique.

Art. 2. — *Formation du bureau de chaque section.* — A l'ouverture de la première séance de chaque session ordinaire, il est procédé immédiatement dans chaque section à la nomination d'un bureau composé d'un vice-président, d'un vice-président suppléant, d'un secrétaire et d'un secrétaire suppléant.

Les élections ont lieu à la majorité absolue, calculée d'après le nombre légal des membres du Conseil, après deux tours de scrutin, et en cas de ballottage, à la majorité relative.

S'il y a égalité de suffrages, l'élection a lieu au bénéfice de l'âge.

Pour l'élection du bureau, le président de chaque section est assisté du plus âgé des membres présents et du plus jeune.

Les membres des bureaux élus restent en fonctions jusqu'à l'ouverture de la session ordinaire suivante.

Art. 3. — *Formation des Commissions.* — Au début de chaque session ordinaire, chaque section du Grand Conseil nomme deux grandes Commissions, sans préjudice des Commissions spéciales dont elle pourrait décider la constitution.

Ces commissions prennent les dénominations suivantes :

1° Commission des finances ;

2° Commission des travaux publics et de l'administration générale.

Art. 4. — *Composition des Commissions.* — Les grandes Commissions dont il est parlé à l'article précédent sont composées de 10 membres pour la section française et de 6 membres pour la section indigène, choisis suivant une règle

de proportionnalité entre les divers éléments constituant la section qui sera précisée par arrêté du Résident général en ce qui concerne la section française, et par arrêté de Notre Premier Ministre, en ce qui concerne la section indigène.

Chaque grande Commission élit un président et un rapporteur général ; elle peut désigner des rapporteurs particuliers si elle le juge utile pour la rapidité de son travail ; elle peut aussi se diviser en sous-commissions.

Elle peut se faire assister, si elle en fait la demande, par un agent de l'administration désigné par le président du Grand Conseil.

Aucun membre du Grand Conseil ne peut faire partie simultanément des deux grandes Commissions.

Art. 5. — *Réunion des Commissions.* — Chaque Commission se réunit sur la convocation de son président ; l'ordre du jour est fixé à la fin de chaque réunion pour la réunion suivante ; cet ordre du jour est affiché pour que tous les membres du Conseil puissent en prendre connaissance.

Chaque Commission a le droit de désigner l'un de ses membres à l'effet de participer avec voix consultative aux séances d'une autre Commission pour la discussion d'une question intéressant les deux Commissions. Toutefois, un délégué d'une Commission française ne peut assister aux travaux d'une Commission de la section indigène, ou vice versa, qu'avec le consentement des deux Commissions intéressées.

Les Commissions française et indigène délibèrent en principe séparément ; cependant, les présidents des Commissions et les rapporteurs peuvent toujours échanger des vues sur les travaux des Commissions et se prêter une mutuelle assistance.

En outre, avec l'approbation du Résident général, une Commission de la section française peut se réunir à une Commission de la section indigène sur un ordre du jour fixé à l'avance ; dans ce cas, le vote émis par la réunion des deux Commissions est considéré comme émis par une Commission unique.

Art. 6. — *Tenue des séances des Commissions.* — Les séances des Commissions ne sont pas publiques, les commissaires du Gouvernement peuvent assister aux discussions qui intéressent leurs services.

L'auteur d'une proposition a le droit d'assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission chargée de l'examiner ; il se retire au moment du vote.

Les membres ne faisant pas partie d'une Commission ne peuvent assister aux travaux de cette Commission, sauf autorisation toujours révocable donnée par elle. Ils se retirent au moment du vote.

Dans toute Commission, la présence de la moitié des membres est nécessaire pour la validité des votes.

Si le quorum n'est pas atteint, le scrutin est renvoyé à la séance suivante et le vote peut avoir lieu quel que soit le nombre des présents.

A chaque séance, il est pris note des noms des membres présents, excusés et absents. Lorsque sans excuse reconnue valable par la Commission, un membre n'aura pas assisté à trois séances consécutives, la vacance sera prononcée dès le lendemain par le bureau de la section.

Il sera pourvu à la vacance dans la plus prochaine réunion de la section ; le membre du Conseil dont l'absence aura provoqué la vacance ne sera pas rééligible immédiatement.

En cas d'absence du président, la présidence est exercée par le doyen

d'âge présent. Le mode de votation des réunions plénières est applicable aux réunions des Commissions.

En cas de conflit de compétence entre deux Commissions, il est statué provisoirement par le bureau de la section sous réserve de ratification par l'action compétente du Grand Conseil dans sa plus prochaine réunion plénière.

Toute Commission chargée de l'examen d'une proposition affectant les recettes ou les dépenses inscrites au projet de budget fait un rapport sans pouvoir proposer d'imputation de crédits. Si les conclusions sont favorables à la proposition, la Commission est tenue de les communiquer à la Commission des finances pour qu'elle donne son avis sur l'imputation des crédits.

La Commission des travaux publics et de l'administration générale est seule compétente pour discuter de l'emploi des crédits provenant du fonds des excédents disponibles et des fonds de concours.

Art. 7. — *Tenue des séances du Grand Conseil.* — Le président de chaque section ouvre et lève les séances du Grand Conseil, il dirige les délibérations ; il fait observer strictement le règlement et il maintient l'ordre.

Au début de chaque séance, le président fait procéder à l'appel des membres présents et il soumet ensuite à l'adoption de la section un procès-verbal sommaire de la séance précédente.

Ce procès-verbal sommaire est revêtu, après son adoption, de la signature du président, du vice-président et du secrétaire.

Aucun membre du Grand Conseil ne peut parler qu'après avoir demandé la parole au président et l'avoir obtenue ; un orateur inscrit peut toujours céder son tour à l'un de ses collègues.

Les commissions du Gouvernement, les présidents de Commission et les rapporteurs chargés de soutenir la discussion ne sont point assujettis au tour d'inscription et obtiennent la parole quand ils la réclament.

L'orateur doit se renfermer dans la question en discussion ; s'il s'en écarte, le président l'y rappelle ; s'il a déjà été rappelé deux fois à la question dans le même discours, la parole peut être interdite à cet orateur pendant le reste de la séance sur le même sujet.

Toute attaque personnelle, toutes manifestations ou interruptions troublant l'ordre sont interdites.

Art. 8. — *Mission des rapporteurs.* — Les rapporteurs nommés par les Commissions sont chargés de soutenir, au nom de la Commission, en séance plénière, les affaires dont ils ont rédigé le rapport.

Les rapports, avant leur lecture en séance plénière, doivent avoir été approuvés en Commission ; ils sont considérés comme étant l'expression de la Commission et non comme l'avis personnel du rapporteur ; ils doivent, aussi brièvement que possible, résumer les conclusions des travaux de la Commission.

Les rapports sont lus en séance plénière et déposés sur le bureau du Conseil, au plus tard pendant la séance qui précède la discussion, sauf autorisation donnée par le Conseil.

Art. 9. — *Commissaires du Gouvernement.* — Les directeurs généraux des administrations tunisiennes ou leurs délégués assistent aux réunions des sections du Grand Conseil : ils sont chargés de fournir des renseignements sur les questions portées à l'ordre du jour.

Art. 10. — *Clôture d'une discussion. Question préalable.* — Lorsque deux

orateurs d'avis contraire ont pris part à une discussion, tout membre du Grand Conseil peut réclamer la clôture de cette discussion.

Si la parole est demandée contre la clôture, elle ne peut être accordée qu'à un seul orateur.

Le président consulte la section par mains levées.

La question préalable tendant à faire déclarer qu'il n'y a pas lieu de délibérer peut toujours être proposée. Elle est mise aux voix avant la question principale.

Art. 11. — *Mode de votation.* — Les sections du Grand Conseil votent sur les questions soumises à leurs délibérations par mains levées, par assis et levé, ou sur appel nominal.

Sauf le cas où le présent décret fixe le mode de votation, il est procédé ainsi qu'il suit :

Le vote par mains levées est opéré le premier, le résultat est constaté par le bureau ; s'il y a doute, l'épreuve est renouvelée par assis et levé. Le résultat du vote est proclamé par le président en ces termes :

« La section du Grand Conseil a adopté » ou « la section du Grand Conseil n'a pas adopté », sans que le résultat numérique du vote soit proclamé ou inscrit au procès-verbal.

Sur la demande écrite, signée d'au moins dix membres de la section et déposée avant le commencement de l'épreuve, il est procédé au vote sur appel nominal, sauf le cas où le présent décret prévoit explicitement un mode de votation ; les votes sont exprimés pour ou contre l'adoption, sans qu'il soit tenu compte des abstentions.

Pour qu'il y ait résultat acquis, l'épreuve doit donner un nombre de voix pour ou contre l'adoption égal à la moitié plus un des suffragres exprimés, l'abstention n'étant pas comptée comme suffrage exprimé.

S'il y a égalité de voix pour et contre, il est procédé à un deuxième tour ; en cas d'égalité la voix du vice-président est prépondérante.

Le vote par appel nominal est de droit pour tous les projets établissant ou modifiant les impôts et contributions publics.

Une section ne peut délibérer que si la majorité absolue du nombre légal des membres de la section est présente.

Si le quorum n'est pas atteint, la séance est suspendue ; si, à la reprise de la séance, le nombre des membres reste insuffisant, la discussion est renvoyée à la séance suivante et le vote peut alors avoir lieu quel que soit le nombre des membres présents. Toutefois si le quorum n'est pas atteint par suite d'une abstention concertée, il est passé outre au vote avec les membres présents.

Exceptionnellement et sauf le cas où le mode de votation est explicitement prévu par le présent décret, il peut être décidé par la section que, pour une question déterminée, il sera procédé au vote par scrutin secret.

La demande de scrutin secret doit être formulée et signée par dix membres au moins, cette demande est soumise au vote de l'assemblée au scrutin par appel nominal.

Le scrutin secret est de droit pour la nomination des membres du bureau.

Art. 12. — *Vote des amendements.* — Les amendements sont mis aux voix avant le texte de la Commission, et, d'une manière générale, avant la question principale.

La division est de droit lorsqu'elle est demandée.

Art. 13. — *Suspension d'office d'une séance.* — Si la séance devient tumul-

tueuse et si le président ne peut la calmer, il annonce qu'il va suspendre la séance.

Si le calme ne se rétablit pas, il suspend la séance.

Lorsque la séance est reprise, si le tumulte renaît, le président lève la séance et la renvoie au lendemain.

Art. 14. — *Comité secret.* — Chaque section du Grand Conseil peut décider qu'elle se formera en Comité secret soit sur la demande de son président, soit si la demande écrite en est faite par la moitié des membres présents : le vote a lieu par mains levées et sans débat.

Art. 15. — *De la discipline.* — Les peines disciplinaires applicables aux membres du Grand Conseil sont :

Le rappel à l'ordre avec inscription au procès-verbal ;

L'exclusion temporaire.

Est rappelé à l'ordre tout orateur ou tout membre de l'Assemblée qui trouble l'ordre ou qui commet une infraction au présent décret ou aux règlements pris pour son exécution. En cas de récidive le membre de l'Assemblée est rappelé à l'ordre avec inscription au procès-verbal.

Le président seul rappelle à l'ordre avec ou sans inscription au procès-verbal.

La section peut, sur la proposition du président, interdire la parole pour le reste de la séance à tout orateur rappelé deux fois à l'ordre dans une même séance. La section prononce par assis et levé.

L'exclusion temporaire est prononcée sans débat par le Conseil par assis et levé contre un membre :

1° qui a donné le signal d'une scène tumultueuse ou d'une abstention collective de prendre part aux travaux du Conseil ;

2° qui a adressé à un ou plusieurs de ses collègues des injures, provocations ou menaces ;

3° qui a, en séance, fait appel à la violence, provoqué à la guerre civile, à la violation des traités ou décrets régulièrement promulgués ou prononcé des paroles constituant une excitation à la haine des races ;

4° qui s'est rendu coupable d'outrages envers le Grand Conseil ou envers son président ;

5° qui a adressé à un ou plusieurs membres du Gouvernement du Protectorat des injures, provocations ou menaces ;

6° qui s'est rendu coupable d'outrages envers S. A. le Bey, le Président de la République, le Résident général ou le Gouvernement français.

L'exclusion temporaire entraîne l'interdiction de prendre part aux travaux du Grand Conseil et de ses Commissions et de reparaître au lieu de réunion du Conseil avant l'expiration du délai fixé pour l'exclusion qui ne peut, en aucun cas, être inférieur à deux jours.

Pendant la durée de l'exclusion temporaire le droit à l'indemnité de séjour fixée pour les membres du Grand Conseil est supprimé.

Si un membre du Conseil se rend coupable d'un délit de droit commun dans l'enceinte des locaux affectés au Grand Conseil, le président de la section à laquelle appartient ce membre porte, dans la séance la plus prochaine, le fait à la connaissance du Conseil qui se prononce sur son exclusion temporaire.

Les membres du Conseil contre qui l'exclusion temporaire est demandée a toujours le droit d'être entendu avant qu'il ne soit passé au vote.

Art. 16. — *Absence des membres du Grand Conseil.* — Les membres du Grand Conseil ne peuvent s'absenter plus de quatre séances consécutives sans excuse reconnue valable par le Conseil qui peut accessoirement prononcer l'exclusion temporaire.

Art. 17. — *Refus de délibérer.* — Si une section du Conseil refusait de délibérer sur une question soumise à son examen, elle pourrait être dissoute par décret pris sur avis conforme du Conseil des ministres et chefs de services et avec l'assentiment du Gouvernement français.

Tout refus individuel ou concerté de prendre part aux délibérations d'une section peut entraîner pour ses auteurs la déchéance de leur mandat, sous réserve qu'accessoirement l'exclusion temporaire ait été prononcée par la section correspondante du Conseil.

Art. 18. — *Emploi des langues arabe et française.* — Les discussions, dans la section indigène et dans ses commissions, ont lieu en langue arabe ; les orateurs ont toujours la faculté de s'exprimer en français, mais dans ce cas, leur discours fait immédiatement l'objet d'une traduction orale arabe.

Dans toutes les réunions composées de Français et d'indigènes, des discussions ont lieu dans les deux langues.

Art. 19. — *Des procès-verbaux des séances.* — Les procès-verbaux de chaque séance sont rédigés en français pour la section française, en français et arabe pour la section indigène.

Ceux des séances communes aux deux sections sont rédigés dans les deux langues. Leur rédaction est contrôlée par les secrétaires élus de chaque section ; ils sont visés par le vice-président et le secrétaire en exercice.

Ils sont tenus, avant leur publication au *Journal officiel*, pendant un délai de huit jours au moins à la disposition des membres du Conseil.

Le Résident général peut s'opposer à toute publication qu'il jugerait nuisible à l'ordre public, à la sécurité extérieure ou intérieure de la Tunisie.

Art. 20. — *Admission des membres de la presse aux séances plénières.* — Les séances plénières du Grand Conseil ne sont pas publiques ; toutefois le Résident général peut autoriser un nombre limité de représentants de la presse à assister aux séances d'une session, mais il peut s'opposer à toute publication qu'il jugerait nuisible à l'ordre public, à la sécurité intérieure ou extérieure de la Tunisie.

Pendant le cours des séances, les représentants de la presse doivent conserver le silence et s'abstenir de donner des marques d'approbation ou d'improbation.

Les autorisations délivrées sont toujours révocables.

Art. 21. — Notre Premier Ministre est chargé de l'exécution du présent décret et autorisé à y pourvoir par voie d'arrêtés réglementaires approuvés par le Résident général.

Vu pour promulgation et mise à exécution.

Tunis, le 13 juillet 1922.

Lucien Saint.

IV

La composition de la Section française du Grand Conseil de la Tunisie

Arrêté

Le Ministre plénipotentiaire, Résident général de la République française, commandeur de la Légion d'honneur ;

Vu les arrêtés constitutifs des Chambres de Commerce et d'Agriculture ;

Vu les arrêtés constitutifs de la Conférence consultative ;

Vu le décret beylical relatif à la constitution et aux attributions du Grand Conseil de la Tunisie,

Arrête :

Titre préliminaire

Composition de la section française.

Article premier. — La section française du Grand Conseil de la Tunisie instituée par décret du 12 juillet 1922, est composée de :

1° 21 représentants des grands intérêts économiques de la Tunisie : agriculture, industrie et commerce ;

2° 23 représentants de la colonie française.

Titre II

Représentation des intérets économiques

Art. 2. — *Répartition des sièges entre les divers intérêts économiques* :

La Chambre consultative d'Agriculture du Nord élit	6 délégués
La Chambre de Commerce de Bizerte élit	1 —
La Chambre de Commerce de Tunis élit	4 —
La Chambre d'Agriculture et de Commerce du Centre élit (dont deux agriculteurs et deux commerçants).	4 —
La Chambre d'Agriculture et de Commerce du Sud élit (dont deux agriculteurs et deux commerçants).	4 —
La Chambre consultative des intérêts miniers élit.	2 —
Total	21 délégués

Toutefois lorsque le territoire de la Chambre de Commerce de Bizerte aura été étendu aux contrôles de Béja, Souk-el-Arba et Tabarka, le nombre de représentants de cette Chambre au Grand Conseil sera porté à deux.

Art. 3 — *Date et mode d'élections.* — Les élections des délégués des différentes Chambres ont lieu à des dates et à des heures fixées par arrêtés résidentiels au contrôle civil du siège de chaque Chambre, au scrutin de liste lorsqu'il y a lieu à nomination de plusieurs délégués.

Le bureau de vote est présidé par le contrôleur civil, assisté du Président de la Chambre, du plus âgé et du plus jeune des autres membres présents

L'élection ne peut avoir lieu que si la majorité absolue du nombre légal des membres est présente.

Si le quorum n'est pas atteint, les élections sont renvoyées à huitaine.

Au premier tour, la majorité absolue calculée sur le nombre légal des membres composant la Chambre est nécessaire pour être élue.

Au deuxième tour, la majorité relative des suffrages exprimés est suffisante.

Les bulletins blancs ne sont pas considérés comme suffrages exprimés : en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Le bureau proclame les élus provisoires, dresse le procès-verbal des opérations et le transmet, après signature, au Résident général avec les bulletins de vote annexés.

Art. 4. — *Réclamations contre les élections.* — Les opérations électorales de chaque Chambre peuvent être arguées de nullité par tout membre de cette Chambre.

Les réclamations doivent, à peine de nullité, être déposées dans les bureaux du contrôle civil du lieu de réunion de la Chambre dans le délai de cinq jours après le scrutin ; il en sera donné récépissé.

Les réclamations reçues par le contrôleur civil seront immédiatement transmises par lui au Résident général.

Il est statué souverainement dans le délai de quinze jours à partir du jour de leur dépôt par la Commission prévue à l'article 37.

Le Résident général peut également déférer les opérations à la même Commission dans le délai de huit jours à dater de la réception du procès-verbal prévu à l'article précédent.

Art. 5. — *Annulation d'une élection.* — Dans le cas où l'annulation d'une élection est prononcée, il est procédé à de nouvelles élections à une date fixée par arrêté résidentiel.

Titre III

Représentation de la colonie française

Art. 6. — *Divisions en circonscriptions électorales.* — Chacune des régions créées par le décret du 11 juillet 1922 constitue une circonscription électorale pour la représentation de la colonie française au Grand Conseil.

Les électeurs français des territoires soumis à la surveillance des autorités militaires sont rattachés à la circonscription de la région de Sfax.

Art. 7. — *Répartition des représentants de la colonie par région.* — Le nombre des membres du Conseil représentant la colonie française est fixé par région ainsi qu'il suit :

1° Région de Bizerte	5	représentants
2° Région de Tunis	7	—
3° Région du Kef	3	—
4° Région de Sousse	4	—
5° Région de Sfax	4	—
Total	23	représentants

Titre IV

De l'électorat

Art. 8. — *Capacité électorale.* — Sont électeurs, sauf les exceptions indiquées au présent article, tous les Français âgés de 21 ans au moins, jouissant de leurs droits civils et politiques et domiciliés depuis au moins deux ans en Tunisie au 31 décembre de l'année de l'élection.

Toutefois ne peuvent être inscrits sur les listes électorales :

1° Les individus privés de leurs droits civils et politiques par suite de condamnations, soit à des peines afflictives et infamantes, soit à des peines infamantes seulement ;

2° Les condamnés à l'emprisonnement correctionnel, pour crime, par application de l'article 463 du Code pénal ;

3° Ceux que les tribunaux jugeant correctionnellement ont privés des droits de vote et d'élection, par application des lois qui autorisent cette interdiction spéciale.

L'incapacité en pareil cas cesse à l'expiration du temps fixé par le jugement et qui court à dater de l'expiration de la peine principale ;

4° Les condamnés (aux travaux publics par application des lois militaires ;

5° Les condamnés pour délits de :

Vagabondage,
Mendicité,
Usure ;

Ceux qui ont été déclarés coupables par les tribunaux correctionnels d'infraction aux lois sur les jeux (article 410 du Code pénal et décret beylical du 23 juillet 1884), aux dispositions de l'article 411 du Code pénal relatif aux prêts sur gage ou nantissement ou pour chantage (article 400, § 2, du Code pénal) ;

Les interdits ;

Les notaires, greffiers et officiers ministériels destitués en vertu de jugements ou décisions judiciaires ;

6° Ceux qui ont été condamnés à l'emprisonnement pour :

Vol (art. 379, 388, 401 du Code pénal) ;

Escroqueries (art. 408) ;

Abus de blanc-seing (art. 407) ;

Abus des besoins, des faiblesses, ou des passions d'un mineur (art. 406) ;

Soustraction commise comme dépositaire de deniers publics (art. 169 et 170 ;)

Attentats aux mœurs (art. 330. 334, du Code pénal et loi du 3 avril 1903) ;

Infraction aux articles 69, 70, 71, 72, de la loi du 16 juillet 1889 sur le recrutement de l'armée ;

7° Les individus déclarés en faillite soit par les tribunaux français, soit par un jugement rendu à l'étranger, mais exécutoire en France, et non réhabilités ;

8° Ceux qui ont été condamnés à trois mois au moins d'emprisonnement pour :

Tromperie sur le titre des matières d'or et d'argent, sur la qualité d'une pierre fausse vendue pour fine, sur la nature de toute marchandise, sur la quantité des choses livrées par usage de faux poids ou de fausses mesures ou

d'instruments inexacts, ou par des manœuvres ou des indications frauduleuses relatives au pesage ou au mesurage (art. 423 du Code pénal et 1er de la loi française du 27 mars 1851) ;

Falsification de substances ou denrées alimentaires ou médicamenteuses destinées à être vendues (art. 1er et 2 de la loi française du 27 mars 1851 et décret beylical du 27 janvier 1857) ;

Destruction d'une manière quelconque des registres, minutes ou actes originaux de l'autorité publique, des titres, billets, lettres de change, effets de commerce ou de banque, contenant ou opérant obligation, disposition ou décharge (art. 439 du Code pénal) ;

Détérioration des marchandises, matières ou instruments quelconques servant à la fabrication (art. 443 du Code pénal) ;

Dévastation des récoltes ;

Abatage, coupe ou mutilation d'arbres ;

Destruction de greffes (art. 444, 445, 446 et 447 du Code pénal et décret beylical du 15 décembre 1895) ;

Empoisonnement de chevaux ou autres bêtes de voitures, de monture ou de charge, de bestiaux (bœufs, moutons, chèvres), de porcs ou de poissons dans les étangs, viviers ou réservoirs (art. 452 du Code pénal) ;

Délit en matière électorale entraînant en France la privation des droits de vote et d'élection.

Ne peuvent de même être inscrits sur les listes électorales pendant cinq ans, à dater de l'expiration de leur peine, les individus condamnés à plus d'un mois d'emprisonnement pour :

Rébellion (art. 200 et 219 du Code pénal) ;

Outrages ou violences envers des dépositaires de l'Autorité publique (art. 222 à 230 du Code pénal) ;

Outrages publics envers un juré ou assesseur des tribunaux criminels à raison de ses fonctions ou envers un témoin de sa déposition ;

Infraction à la loi française sur les attroupements, aux lois françaises et aux décrets beylicaux sur les associations et le colportage ;

Vente ou mise en vente de denrées sachant qu'elles sont falsifiées ou corrompues (art. 1er et 2 de la loi française du 27 mars 1851 et décret beylical du 27 janvier 1873, art. 3).

Art. 9. — *Militaires en activité de service.* — Les militaires en activité de service ne sont pas électeurs.

Art. 10. — *Naturalisés.* — Les naturalisés qui n'ont pas satisfait aux obligations de la loi militaire française ne peuvent être inscrits sur les listes électorales que la deuxième année qui suit la date de la naturalisation.

Art. 11. — *Formation des listes électorales.* — Les listes électorales de chaque région sont dressées annuellement, dans chaque contrôle civil de la région, par les contrôleurs civils assistés de quatre électeurs domiciliés dans ce contrôle, désignés par le Résident général.

Les Commissions d'établissement des listes électorales se réunissent dans la deuxième quinzaine de janvier. Par mesure transitoire, les Commissions d'établissement des listes électorales se réuniront en 1922, le 5 septembre 1922.

La liste des électeurs des territoires soumis à l'autorité militaire est dressée par le commandant militaire des territoires du Sud tunisien, à Médenine, assisté de deux électeurs désignés par le Résident général.

Art. 12. — *Dépôt des listes par contrôle.* — Les listes sont déposées le

matin du deuxième dimanche de février dans les bureaux du contrôle civil.

Des affiches apposées à la porte du contrôle civil annoncent ce dépôt.

Pendant un délai de dix jours à compter du jour de dépôt, la liste est communiquée sans frais à tout requérant qui peut en prendre ou en faire relever copie aux heures et dans les conditions déterminées par l'autorité locale.

Par mesure transitoire, le dépôt des listes en 1922 aura lieu le 30 septembre.

Art. 13. — *Réclamation contre l'établissement des listes.* — Pendant le délai de dix jours dont il est parlé à l'article précédent, tout citoyen omis peut réclamer son inscription et tout électeur inscrit dans la circonscription électorale peut réclamer l'inscription d'un citoyen omis ou la radiation d'un citoyen indûment inscrit.

Aucune réclamation n'est plus recevable après l'expiration de ce délai.

Les réclamations sont formulées par lettre recommandée avec accusé de réception au contrôleur civil chargé de l'établissement de la liste ; la date de réception de la lettre recommandée est considérée comme étant celle du dépôt de la réclamation.

Art. 14. — *Réunion des Commissions de revision des listes.* — Une Commission de revision chargée d'examiner les réclamations fonctionne au chef-lieu de chaque région.

Art. 15. — *Composition des Commissions de revision.* — Chaque Commission de revision est ainsi composée :

1° Du juge de paix du chef-lieu de région et, en cas de pluralité, le plus ancien juge de paix, président.

En cas d'absence ou d'empêchement du président, le procureur de la République désigne pour le suppléer un juge de paix de la région ;

2° Le contrôleur civil suppléant, ou, à son défaut, un autre agent du contrôle civil ;

3° Trois électeurs du collège intéressé désignés par le Résident général.

Art. 16. — *Fonctionnement des Commissions de revision.* — La Commission peut prononcer d'office l'inscription des électeurs omis. Elle peut prendre l'initiative de la radiation des électeurs inscrits.

En ce qui concerne les radiations, l'électeur dont l'inscription est contestée en est immédiatement averti, sans frais, par le président de la Commission. Il peut présenter, par lettre, ses observations et fournir tous les renseignements de nature à justifier son inscription. Il a le droit d'être entendu par la Commission.

La Commission statue sans frais ni forme de procédure dans les quinze jours qui suivent l'expiration du délai pendant lequel les réclamations peuvent être produites.

Art. 17. — *Inscriptions sur plusieurs listes.* — Les électeurs qui seraient inscrits sur plusieurs listes d'une même région ou sur des listes de deux régions différentes doivent faire connaître, au cours du délai fixé à l'article 13, la liste sur laquelle ils désirent être inscrits ou la région dans laquelle ils désirent voter. A défaut d'indication de leur part, il sera statué sur ce point par les Commissions de revision intéressées qui devront se concerter à ce sujet.

Art. 18. — *Notification des décisions des Commissions.* — Les décisions des Commissions sont constatées par un procès-verbal dûment signé et transmis au contrôleur civil du chef-lieu de la région qui les notifie aux intéressés.

Art. 19. — *Etablissement des listes définitives.* — Le contrôleur civil du chef-lieu de région établit alors, en tenant compte des modifications qui découlent des décisions des Commissions de revision, par contrôle civil, les listes définitives des électeurs pour l'année en cours.

Les listes sont déposées dans les bureaux des contrôles civils où tout électeur peut en prendre connaissance ou en faire relever copie aux heures et dans les conditions déterminées par l'autorité locale.

La liste définitive des électeurs des territoires soumis à l'autorité militaire est déposée au contrôle civil de Gabès et au bureau du commandant militaire des territoires du Sud tunisien.

Art. 20. — *Recours contre les décisions des Commissions de revision.* —Le Résident général et les parties en cause peuvent exercer devant le tribunal civil de Tunis un recours contre les décisions des Commissions de revision dans les conditions indiquées au décret du 22 décembre 1908.

Art. 21. — *Validité des listes définitives.* — Les listes définitives établies comme il a été dit à l'article 19, ne sont plus modifiées dans le courant de l'année, sauf décision du tribunal civil, prise en application de l'article 20 du présent arrêté.

Elles sont valables pour toutes les élections qui seraient faites dans le courant de cette année à partir du jour où elles seront déposées dans les bureaux des contrôleurs civils.

Titre V

De l'éligibilité.

Art. 22. — *Conditions d'éligibilité.* — Est éligible comme représentant de la Colonie française, sans distinction de région, tout électeur porté sur une liste électorale définitive s'il est âgé de 25 ans révolus au jour du scrutin, réserve faite des incapacités qui résulteraient de condamnations prononcées postérieurement à l'établissement de cette liste et sauf les exceptions prévues ci-après :

Ne sont pas éligibles :

Les magistrats, les greffiers, les huissiers et les fonctionnaires ou employés recevant un traitement du gouvernement français, du gouvernement tunisien, des établissements publics, ou des municipalités.

Cette disposition n'est pas applicable aux personnes appartenant aux professions libérales, au commerce ou à l'agriculture et qui, tout en exerçant leur profession, reçoivent accessoirement, pour un service déterminé, une subvention ou une allocation du gouvernement, des établissements publics ou des municipalités.

Elle n'est pas applicable non plus aux ouvriers non immatriculés, salariés par le gouvernement français.

Art. 23 — *Déclaration de candidature.* — Tout citoyen qui se présente ou est présenté à une élection comme représentant de la Colonie française au Grand Conseil doit, au cours de la période électorale et le dixième jour au plus tard avant le jour du scrutin, ce jour non compté, faire à la résidence générale une déclaration de candidature.

Nul ne peut être candidat dans plus d'une région.

Art. 24. — *Forme de la déclaration.* — La déclaration est signée et visée par le candidat et dûment légalisée ; elle indique dans quelle région le candidat entend se présenter.

La Résidence générale en délivre récépissé ; si la déclaration de candidature est adressée par lettre ; cette lettre doit être recommandée avec accusé de réception.

S'il parvenait à la Résidence générale plusieurs déclarations d'un même candidat, la dernière reçue serait seule valable.

Art. 25. — *Publications des candidatures.* — Les noms des candidats auxquels a été délivré le récépissé sont successivement portés à la connaissance des contrôleurs civils de la région intéressée.

La liste des candidatures de chaque région est affichée pendant les sept jours qui précèdent le scrutin à la porte des contrôles civils de la région.

Art. 26. — *Cumul des mandats.* — Le mandat de représentant des intérêts économiques ne peut se cumuler avec celui de représentant de la Colonie française.

Tout Français élu dans un des deux groupes de représentants ne peut faire acte de candidature dans l'autre qu'après s'être démis de son premier mandat.

Titre VI

Des opérations électorales.

Art. 27. — *Date des élections.* — Les dates des élections des représentants de la Colonie française sont fixées par arrêté résidentiel publié au *Journal officiel tunisien.*

Le scrutin a toujours lieu un dimanche.

Art. 28. — *Mode de vote.* — Les élections sont faites au scrutin de liste avec représentation proportionnelle dans les conditions fixées par le présent arrêté.

Art. 29. — *Formation des listes des candidats.* — Une liste est constituée par le groupement des candidats qui, ayant fait la déclaration de candidature exigée par l'article 23, se présentent conjointement aux suffrages des électeurs.

Elle ne peut comprendre plus de noms qu'il n'y a de délégués à élire, mais elle peut comprendre un nombre moindre de noms. Les candidatures isolées sont considérées comme constituant chacune une liste distincte.

Art. 30. — *Dépôt des listes des candidats.* — Le dépôt de la liste de candidats est fait à la Résidence générale à partir de la période électorale et le dixième jour au plus tard avant le jour du scrutin. La Résidence générale l'enregistre, la numérote et en délivre récépissé à chacun des candidats la composant.

Ne peuvent être enregistrés que les noms des candidats dont la signature a été apposée sur la liste. L'enregistrement est refusé à toute liste portant plus de noms qu'il n'y a de délégués à élire.

Aucun des candidats déjà inscrits sur une liste ne peut être inscrit sur une autre, à moins d'avoir notifié à la Résidence générale, par une déclaration datée, signée et dûment légalisée, sa volonté de se retirer de la liste à laquelle il avait antérieurement adhéré et d'où son nom est aussitôt rayé.

Art. 31. — *Affichage des listes.* — Vingt-quatre heures avant l'ouverture du scrutin, les listes enregistrées doivent être affichées avec leur numéro, à la porte des bureaux de vote dont il sera parlé à l'article 33.

Art. 32. — *Etablissement des bulletins de vote.* — L'électeur est maître de voter pour les candidats d'une même liste ou de porter son choix sur des candidats appartenant à des listes différentes, mais son suffrage a une double valeur. En l'exprimant, il donne un suffrage individuel au candidat en faveur duquel il vote, et un suffrage de liste à la liste à laquelle appartient ce candidat.

La totalité des suffrages recueillis par l'ensemble des candidats composant la liste à laquelle ils ont expressément donné leur adhésion constitue la masse électorale de cette liste.

Art. 32 *bis.* — *Vote familial.* — En outre de son droit personnel, le chef de famille exerce un droit de suffrage supplémentaire pour ses enfants mineurs des deux sexes, légitimes ou naturels reconnus, si le nombre de ces enfants mineurs est au moins égal à quatre.

En cas de décès, d'incapacité légale et d'absence judiciaire présumée ou déclarée du chef de famille, le droit complémentaire de suffrage est exercé par le représentant civil légal desdits mineurs.

Le droit de suffrage supplémentaire est fixé chaque année au moment de l'établissement des listes électorales. Ces listes devront mentionner le nom et l'âge des mineurs donnant droit au suffrage supplémentaire.

Art. 33. — *Bureaux de vote.* — Les lieux de vote sont désignés par un arrêté du Résident général. Les opérations dans chaque section de vote sont présidées par le contrôleur civil ou son délégué. Le président est assisté par le plus âgé et le plus jeune des électeurs présents. Ce dernier fait fonctions de secrétaire.

Le bureau statue sur toutes les questions qui peuvent s'élever au cours des opérations électorales et il en est fait mention au procès-verbal.

Le même arrêté indique les bureaux des postes auxquels les électeurs sont autorisés à confier la transmission de leur vote personnel.

Tout électeur doit voter dans un des lieux de vote désigné dans la région où il est électeur.

Art. 34. — *Vote dans les bureaux de poste.* — L'électeur qui désire voter par l'entremise des bureaux de poste prévue à l'article 33, doit se présenter en personne à la recette, porteur de sa carte d'électeur dûment signée par lui, et d'une enveloppe blanche fermée contenant uniquement son bulletin de vote.

Il présente sa carte au receveur, qui lui fournit sur le vu de cette pièce une enveloppe spéciale. En présence du fonctionnaire de l'office postal, l'électeur enferme sa carte et l'enveloppe blanche contenant son bulletin de vote dans l'enveloppe spéciale en question, au coin supérieur gauche de laquelle il appose sa signature et indique la date et l'heure de l'opération. Cette formalité accomplie, il remet l'enveloppe spéciale au receveur qui la fait parvenir aux jour et heure du scrutin au président de la section du vote qui lui aura été désignée à l'avance.

Celui-ci ouvre l'enveloppe extérieure, en présence du bureau, collationne la signature de cette enveloppe avec la signature de la carte et dépose dans l'urne l'enveloppe blanche intérieure.

Art. 35. — *Ouverture du scrutin et réception des votes.* — Les heures d'ouverture et de clôture du scrutin sont fixées par arrêté résidentiel en tenant compte des conditions spéciales à chaque bureau de vote.

Les électeurs apportent leur bulletin préparé en dehors de la salle de vote. Le papier du bulletin doit être blanc et sans aucun signe extérieur.

Après avoir présenté sa carte signée au président du bureau de vote, l'électeur doit émarger en face de son nom sur la liste électorale.

L'électeur qui a perdu sa carte d'électeur peut être admis à voter après vérification de son identité par le bureau de vote. S'il est admis, il doit signer sur la liste d'émargement l'attestation qu'il a perdu sa carte.

Art. 36. — *Dépouillement du scrutin.* — A la clôture du scrutin, le dépouillement des votes a lieu immédiatement par les soins du bureau.

Sont nuls les bulletins illisibles, ceux qui sont établis sur papier de couleur ou qui portent un signe extérieur, ceux qui portent des mentions injurieuses pour les candidats ou pour des tiers, ceux qui ne contiennent pas une désignation suffisante ou dans lesquels les votants se font connaître ; ceux qui portent un nombre de noms supérieur à celui des candidats à élire ; ceux qui ne contiendraient que des noms de personnes non éligibles ou n'ayant pas fait la déclaration de candidature.

Si un bulletin qui, par ailleurs, satisfait aux conditions prescrites par le présent article, porte un ou plusieurs noms de personnes non éligibles ou n'ayant pas fait la déclaration de candidature, le bulletin est accepté, mais il n'est pas tenu compte des suffrages exprimés au nom de ces personnes.

Les bulletins blancs ou nuls n'entrent pas en compte dans le résultat du dépouillement, mais ils sont annexés au procès-verbal avec ceux qui ont fait l'objet de réclamations.

Dès que le dépouillement est achevé, le procès-verbal des opérations est dressé et transmis au Résident général avec les bulletins annexés.

Le résultat provisoire du scrutin est affiché à la porte du bureau de vote.

Art. 37. — *Proclamation des résultats du scrutin.* — La centralisation des votes, la vérification des dépouillements et la proclamation des résultats définitifs sont affichés à la résidence générale par les soins d'une commission composée :

1° De trois magistrats désignés par le président du tribunal civil de Tunis dont un présidera ;

2° De deux contrôleurs civils désignés par le Résident général.

Art. 38. — *Répartition des sièges.* — La Commission prévue à l'article précédent opère la répartition entre les différentes listes au prorata des suffrages qu'elles ont recueillis.

Après avoir établi la masse électorale de chaque liste, elle divise successivement, par application du procédé de calcul simplifié, dit procédé Hondt, la masse électorale de chaque liste par 1, 2, 3, 4, 5, jusqu'à concurrence du nombre de sièges à pourvoir.

Elle inscrit ensuite les quotients ainsi obtenus dans l'ordre de leur importance jusqu'à ce qu'elle ait déterminé dans cet ordre autant de quotients qu'il y a de délégués à élire.

Le plus faible de ces quotients, correspondant au dernier siège à pourvoir, sert de diviseur commun. Il est attribué à chaque liste autant de délégués que sa masse électorale contient de fois ce diviseur commun.

Art. 39. — *Attribution des sièges.* — Pour chaque liste, les sièges sont dévolus aux candidats ayant obtenu le plus de suffrages, et, en cas d'égalité de suffrages, aux plus âgés.

S'il arrive qu'un siège revienne à titre égal à plusieurs listes, il est attribué

parmi les candidats en ligne, à celui qui a le plus recueilli de suffrages individuels, et, en cas d'égalité de suffrages, au plus âgé.

Art. 40. — *Représentants suppléants.* — Les candidats non élus de chaque liste qui ont recueilli le plus grand nombre de voix, sont classés premier, deuxième, troisième suppléant, et ainsi de suite.

En cas de vacance par décès, démission ou toute autre cause, les suppléants seront appelés, suivant le rang de leur inscription, à remplacer les titulaires de la même liste, pourvu qu'ils réunissent à ce moment les conditions exigées pour être éligibles.

Titre VII

Du contentieux électoral.

Art. 41. — *Demande en nullité de tout ou partie des élections.* — Les opérations électorales de chaque région peuvent être arguées de nullité :

1° Par tout électeur inscrit sur la liste de la région ;

2° Par tout éligible ayant fait régulièrement acte de candidat dans la région.

Les réclamations doivent être consignées au procès-verbal, sinon être déposées, à peine de nullité, dans les bureaux du contrôle civil intéressé dans le délai de huit jours après le scrutin.

Les réclamations reçues par le contrôleur civil sont immédiatement transmises par lui au Résident général qui les adresse à la Commission prévue à l'article 37.

Si le Résident général estime que les conditions et les formes légalement prescrites n'ont pas été observées, il peut également, dans le délai de quinze jours à dater de la réception des procès-verbaux, déférer les opérations à la même Commission.

Dans l'un et l'autre cas, le Résident général donne immédiatement connaissance de la réclamation ou du déféré par la voie administrative, aux délégués dont l'élection est contestée, les prévenant qu'ils ont cinq jours pour tout délai, à l'effet de présenter les observations orales.

Il donne récépissé, soit des réclamations, soit des défenses.

Art. 42. — *Décisions de la Commission.* — Les parties sont, dans tous les cas, convoquées devant la Commission prévue à l'article 37 du présent arrêté, où les réclamations et les défenses sont rapportées.

La Commission statue dans le délai d'un mois à dater du jour de leur dépôt, sur les réclamations et déférés dont elle a été saisie. sauf recours à la juridiction d'appel instituée par le décret du 10 juin 1907.

Dans le cas où une réclamation, formulée en vertu du présent arrêté, implique la solution préjudiciable d'une question d'état, la Commission prévue à l'article 37 renvoie les parties à se pourvoir devant les juges compétents, et la partie doit justifier de ses diligences dans le délai de quinzaine ; à défaut de cette justification, il est passé outre et la décision de la Commission doit intervenir dans le mois à partir de l'expiration de ce délai de quinzaine.

Art. 43. — *Maintien en fonctions des représentants proclamés élus.* — Tout représentant de la colonie proclamé élu reste en fonctions jusqu'à ce qu'il ait été définitivement statué sur les réclamations relatives à son élection.

Titre VIII

Dispositions diverses.

Art. 44. — *Attributions des commandants de cercle.* — Dans les territoires soumis à la surveillance de l'autorité militaire, les attributions données aux contrôleurs civils par le présent arrêté sont exercées par les officiers commandant les cercles.

Art. 45. — *Affiches électorales.* — Il est interdit de signer ou d'apposer des affiches ou placards, d'envoyer ou de distribuer des bulletins ou circulaires dans l'intérêt d'un candidat qui n'a pas reçu récépissé de sa déclaration de candidature.

Il est interdit d'apposer ou de distribuer des affiches ou des placards qui, directement ou indirectement, font appel à la violence, à la guerre civile, provoquent à la violation des traités ou des décrets régulièrement promulgués ou excitent à la haine des races.

Toute affiche ou placard doit porter les noms des rédacteurs et indiquer le nom et l'adresse de l'imprimeur ; l'indication du nom d'un groupement n'est pas considérée comme suffisante.

Il est interdit d'apposer ou de distribuer des affiches au nom d'un groupement non autorisé par les décrets beylicaux, même s'il porte le nom d'un ou plusieurs membres de ce groupement.

Deux exemplaires de toute affiche ou placard doivent être adressés par les signataires au contrôleur civil du lieu d'affichage ou de distribution.

Les affiches ou placards établis en contravention du présent article seront enlevés ou saisis par les soins de l'autorité locale, nonobstant les poursuites qui pourraient être intentées contre les auteurs responsables.

Art. 46. — *Abrogation de textes réglementaires.* — Sont abrogés les arrêtés résidentiels du 2 janvier 1905 relatif à la réorganisation de la Conférence consultative, du 2 novembre 1907 fixant le règlement intérieur de la Conférence consultative, du 2 février 1907, relatif au règlement intérieur des deux sections à la Conférence consultative, du 22 mars 1920, instituant la représentation pour l'élection des délégués à la Conférence consultative et, d'une manière générale, toutes dispositions réglementaires contraires au présent arrêté.

Tunis, le 13 juillet 1922.

Lucien Saint.

INDEX

A

Abattoirs, 43.
Abd-el-Kader, 7.
Abd-el-Krim, 87.
Abel, 1.
Accord du 24 mai 1923, 67.
Acquisition de la qualité de Français, 93-96.
Administration directe, XIX ; 84 ; — algérienne, 3 ; 29 ; 45 ; 57.
Afrique du Nord, conquête, XIII, XIV ; unité, XIV ; superficie, XV ; commerce, XVI, XVII ; développement économique, XIV ; ressources, XIV-XVI ; population, XVII, XVIII ; organisation administrative, XVIII-XX ; contribution en soldats et en travailleurs pendant la guerre, 1-16 ; vie économique, 17-63 ; vie sociale, la colonisation, questions indigènes, 64-87 ; conclusion, 88-90 ; tableaux statistiques, 91-93 ; textes législatifs, 93-130.
Afrique centrale, XIV ; — occidentale, XIV.
Afrique française (L' —) (périodique), 8, 17.
Agriculture, XIV-XVI ; 9, 11 ; 34, 35, 38, 52, 62, 70, 74 ; (voir : production).
Ahmed-el-Kousbari, 7.
Alapetite, 1 ; 63.
Alcool industriel, 50, 55.
Alfa, XVI ; 33, 52, 59 ; tableau IV.
Alger, XIII, XIV ; 25, 32, 37, 47, 50, 51, 65 ; 88.
Algérie, XIII-XIX ; conquête, XIII, XIV ; population, XVIII ; budget, XIX ; mobilisés et pertes pendant la guerre, 1-9 ; travailleurs fournis pendant la guerre, 9-12 ; après la guerre, 12-16 ; prohibitions, 18-23 ; communications, 24 ; transports maritimes, 29-31 ; 33 ; main-d'œuvre, 33, 34 ; production, 34, 35, 37 ; ravitaillement, 38-48 ; industrie, 48-51 ; aide à la métropole, 52-60 ; commerce, 61-62 ; questions indigènes, 64-66 ; 68, 69 ; 71, 72 ; 74 ; 77-80 ; 88-90 ; tableaux I-VI ; textes législatifs, 93-102.
Alimentation, 38-46 (voir : ravitaillement, et : céréales).
Allemagne, 7, 8 ; 27, 29, 46, 55, 56, 59.
Allocations aux mobilisés, 6, 7 ; 34 ; 68, 69.
Ammi-Moussa, 37.
Anes, 58.
Angleterre, 2, 31, 47, 52, 59, 61, 67.
Annexes : tableaux, 91-93 ; textes législatifs, 93-130.
Annexion, 83.
Arabes, XIII, XIV (voir : indigènes).
Arbres fruitiers (voir : fruits).
Armée française, 2-9 ; 30 ; 39 ; 56, 58 ; — **indigène**, 2, 3-9 (voir : effectifs ; pertes ; et : engagements).
Arrêtés du 17 février 1915, 21 ; — 18 août 1915, 32 ; — 28 février 1917, 38 ; 30 mai 1917, 43 ; 26 février 1918, 38 ; 8 mai 1918, 22.
Assemblées algériennes, XIX, XX ; 24, 78 ; 95 ; — **tunisiennes**, 80-87.
Assimilation, XVIII, XIX ; 79.
Automobiles (voir : transports).
Autonomie, XIX ; 80.
Autorisations spéciales d'exporter (voir : dérogations).
Avoine, 40, 43, 53, 54 ; tableau III.

B

Banques, 39, 62, 68.
Bardo (Traité du —) 81.
Barrioulet, 80.

Batailles : de la Marne, 4, 6, 8, 17 ; — de Charleroi, 4, 8 ; — de l'Yser, 6 ; — de la Somme, 6 ; — de Verdun, 6.
Bel-Abbès-Tizi, 24.
Belgique, 17, 59, 67.
Berbérie (voir : Afrique du Nord).
Bey de Tunis, XIX ; 5 ; 81, 83, 84 ; 102, 108, 113.
Biskra, 36.
Bizerte, XIV ; 48, 51, 67, 82, 104, 107, 120, 121.
Blé, XV, XVII, 33, 37, 39-43, 53-55 ; tableau III ; — tendre, XV, 40, 42, 43, 53, 54 ; — dur, XV, 40, 42, 43, 53, 54.
Blida, 65.
Bœufs, tableau IV (et voir : cheptel).
Boghari-Djelfa, 24.
Bolchévisme (voir : communistes).
Bône, XIV ; 24, 51.
Bordeaux, 29.
Bou-Aziz-ben-Gana, 36.
Bougie, XIV.
Bouisson, 32.
Broussais (projet de M. —), 32.
Brunel (M. —), 41, 64.
Bugeaud, XIII.
Bulletin officiel du gouvernement général de l'Algérie, 17 ; — du Protectorat du Maroc, 17.

C

Café, 46.
Caïds, 5, 85-87 ; 97, 98 ; 105.
Caisse des céréales, 43.
Cambon (Jules —), 72, 88
Camp du Croissant, 7.
Canada, 71, 90.
Caroubes, 20.
Cartes de distribution d'huile, 44.
Cartoucherie, 51.
Casablanca, XIV ; 11, 26-28, 50, 61, 64, 65.
Centres d'achat, 39.
Céréales, XV-XVII ; 20, 24 ; 33, 36, 37 ; 39-43 ; 52-54, 57 ; 69 ; tableau III.
Certificat d'origine et de nationalité, 22.
Chambres de commerce, 25, 30 ; 82, 86, 107, 108, 120.
Chameaux, XV ; 58.
Change, 23, 41, 43, 60, 62, 66.
Chantiers, 25, 26, 28, 38.
Chaouïa, 3.
Charbon, 18, 20, 30, 47, 48, 51.
Cheikh, 7.
Cheikhats, 82 ; 103.
Chélif (Plaine du —), 25, 49.
Chemins de fer (voir : voies ferrées, réseau stratégique).
Cheptel, XV, XVI ; 20, 35, 37, 38, 43, 56, 57 ; 69.
Chevaux, XV ; 58.
Chèvres, XV, 43.
Citoyen français (Accession à la qualité de —), 93-96.
Colomb-Bechar-Kenadsa, 24 ; 48, 49.
Colonies françaises, XIII, XVI, XVIII, XIX ; 39 (voir : Afrique, Algérie, Tunisie, Maroc).
Colonisation, 64-87 ; 88, 89 ; méthodes de —, XVIII.
Colons, XIV, XV ; 65, 68 ; 70-76 ; 78.
Combattants (voir : soldats).
Comités : de colonisation, 73 ; 75 ; — des dérogations, 22 ; — de ravitaillement, 20 ; 38 ; — Union et Progrès, 81 ; — international de la Croix-Rouge, 8.
Commerce, XVI, XVII ; 18 ; 40, 56 ; 60-63 ; — spécial, tableau VI.
Commissaire de l'émigration, 15.
Commissions dans le Grand-Conseil, 114-115 ; — de la main-d'œuvre agricole, 12 ; — supérieure d'action économique, 38.
Communes indigènes, 97, 98, 100, 101.
Communications intérieures, 23-29 ; — **maritimes** (voir : transports).
Communistes musulmans, 79 ; 80, 81, 83, 89.
Compagnie de Bône-Guelma, 49 ; — de navigation, 30-32 ; 56 ; — des tramways de Tunis, 49.
Conférence consultative, XIX ; 82, 108, 120.
Conquête de l'Algérie, XIII, 2 ; — de la Kabylie, XIII.
Conseils : d'action économique, 38 ; — de Caïdat, 82 ; 102-104 ; 105, 108, 109 ; — généraux, 98 ; — municipaux, 97 ; 105 ; — de Région, 82 ; 104-108 ; 109 ; détail de leur composition, 107, 108 ; — supérieur,

xix ; — supérieur de gouvernement, 82 ; — des vizirs, 85.
Consommation, 17, 39, 40, 42, 47, 52, 56, 61, 62.
Constantine, 5, 11, 24, 69.
Contadini, 66.
Contrôle de la main-d'œuvre et de l'émigration, 14.
Conventions internationales, xiv ; — de Laghouat, de 1853, 3 ; — de 1896, 67 ; — du 16 décembre 1916, 32.
Coopératives agricoles, 35.
Crin végétal, 59.
Crises, 18, 23, 29, 31, 38 ; 39, 41, 49, 56, 59, 60, 62 ; 64, 65, 70 ; 79 ; — de la colonisation, 68-70.
Croix-Rouge (Comité international de la —), 8.
Cuirs et peaux, 20, 58.

D

Dahirs, 19 ; — du 27 avril 1919, 74, 75.
Dalloni (M. —), 49.
Dattes, xv ; 55 ; tableau IV.
Décentralisation, xix.
Décrets, 19, 22 ; — 7 avril 1884, 96 ; — 23 mars 1899, 5 ; — 13 septembre 1904, 71 ; — 31 janvier 1912, 2, 3 ; — 3 février 1912, 2, 3 ; — 19 septembre 1912, 78 ; — 13 janvier 1914, 78 ; — 24 janvier 1914, 73 ; — 21 septembre 1914, 39 ; — 27 septembre 1914, 22 ; — 12 février 1915, 44 ; — 29 mai 1915, 31 ; — 4 janvier 1916, 42 ; — 2 mars 1916, 45 — 7 septembre 1916, 4, 5 ; — 14 septembre 1916, 10, 11 ; — 28 septembre 1916, 43 ; — 18 novembre 1916, 43 ; — mars 1917, 22 ; — 17 juillet 1917, 43 ; — 15 mars 1918, 43 ; — 15 avril 1918, 43 ; — 20 janvier 1919, 23 ; — 6 février 1919, 78 ; 96-99 ; — 22 février 1919, 66 ; — 13 mai 1919, 23 ; — 24 janvier 1920, 66 ; — 28 mai 1920, 73 ; — 8 novembre 1921, 67 ; — 1er juillet 1924, 73 ; — 9 septembre 1924, 71 ; décrets beylicaux, 19, 20, 22, 46 ; 82, 83 ; — du 13 juillet 1922, 102-130.
Défense nationale, 9, 10, 11, 19, 20, 22, 29, 59, 61.
Délégations financières, xix.
Demontès (V.), 17.
Départements, xviii, xix.
Depont (O.), 9.
Dérogations, 19, 21, 22 ; 45.
Désert (voir : zone désertique).
Destour, 80-83.
Dey (le — d'Alger), xiii ; 84.
Directeur général des Douanes, 19.
Distribution de vivres aux parents des mobilisés, 7.
Djemaâs, 86, 96-98 ; 99-102 ; leur organisation, 99-102.
Djemaâ-el-Fellahia, 35.
Djihad, 80.
Doctrines wilsoniennes, 77.
Documents et publications concernant l'Afrique du Nord, 17 ; voir aussi les notes des p. 3, 7, 8, 9, 15, 21, 26, 37, 49, 51, 56, 59, 64, 66, 68, 72, 76, 77, 80, 84, 89 ; textes législatifs, 93-130.
Dominions britanniques, xiii ; 83, 90.
Douars, 98, 100.
Droits politiques des indigènes, 93-96.
Dry-farming, xv.
Dubuc (E.), 51.

E

Effectifs des pertes (voir : pertes) ; — des mobilisés, 1-9.
Egypte, 46 ; 77, 80, 85, 86.
Elevage, xv, xvi.
Embauchage des travailleurs, 2.
Emigration, 9, 10 ; 12-15 ; 16 ; 70.
Empire (l' — colonial français), xiii ; — chérifien, xiv, xx (voir : Maroc).
Engagements volontaires, 2-4 ; 9 ; 10 ; tableau II.
Eponges, xvi.
Espagne, xiv, xv ; 61, 87 ; tableau I.
Essence, 46-48.
Etats-Unis, xvi ; 30, 31, 47, 61, 87.
Européens, xvii, xviii.
Exportations, xvi, xvii, 18-23 ; 39-41, 44, 52-60 ; 61, 62 ; tableaux III, IV, VI ; — frauduleuses, 57.
Exposition de Casablanca, 17.

F

Fabry (lieutenant-colonel —), 1.
Familles indigènes, 7, 11, 68.
Famines, 37 ; 41 ; 62.
Farines, 40-43 ; 52, 53 ; tableau III.
Fellah, 5 ; 35, 68.
Fez, XVI ; 20 ; 60 ; tableau V.
Férid-Bey, 7.
Ferry (Jules), XIV, XVIII.
Fez, XIV ; 27, 28, 61, 87 ; 88.
Flandin (Et. —), 1.
Foires-expositions du Maroc, 61 ; — de Rabat, 17, 61
France, XIII, XV-XVIII ; 1, 4, 8 ; 9-15 ; 17, 21-23, 30, 31, 39, 40, 44, 47, 52, 55, 60, 61, 66-68, 70, 77, 81, 87 ; 88, 90 (voir : métropole).
Français et étrangers, 64-68 ; tableau I ; acquisition de la qualité de — par les indigènes, 93-96.
Fret, XVII ; 30, 31, 41, 43, 48, 50, 59, 61.
Fribourg (A. —) 84.
Frigorifiques (usines —), 50.
Froment, 41 (voir : céréales, et : blé)
Fruits, XV, XVII ; 33, 50, 55, 56 ; tableau IV.

G

Gabès, 25.
Gaillard (H.), 84, 85.
Garnier (Mme), 51.
Gautier (E. F.), 76.
Gibraltar, 55.
Gignoux (C. Joseph), 23.
Giaouï (Le), 86.
Goundafi (Le), 86.
Gouvernement français, 39, 42, 43.
Gouvernement général de l'Algérie, 3 ; 10 ; 15, 45, 53, 56 ; 77.
Gouverneur général de l'Algérie, 1, 4 ; 14, 19, 20, 22, 34, 38, 42, 43, 56 ; 97 ; liste des — généraux, 1.
Graïba, 25.
Grains, 40, 53, tableau III.
Grand-Conseil, 82, 83 ; constitution et attributions, 108-113 ; fonctionnement, 113-119 ; composition de la section française du —, 120-130.
Grèves, 47.
Guerre de 1914, XVI, XVIII-XX ; 1, 3-9 ; 15 ; 17, 18, 23, 24, 27 ; 33, 36, 39, 40, 47, 50, 57, 58, 60, 61, 62, 63 ; 64-70 ; 77 ; 84, 88, 89 ; — sous-marine, 29-31 ; 33, 47, 57 ; — de Crimée, 2 ; — de 1870-71, 2 ; — d'Italie, 2.

H

Habous, 36 ; 71, 85.
Hausse des prix, 58, 60, 62, 69, 88.
Hauts fourneaux, 51.
Houille, XVI ; 24, 46, 47, 59, 60.
Huile d'olives, XVII ; 20, 37 ; 44, 46, 55 ; tableau IV.
Huot (colonel —), 84.
Hussein-Dey, 51.

I

Immigration, 64, 66, 73.
Importations, XVI, 18-23 ; 31, 39-48, 59-62 ; tableaux III, VI.
Inde, XIII, 2 ; 15, 86, 90.
Indigènes nord-africains, XIII-XV, XVII-XIX ; 25 ; 28, 37, 38 ; 43, 45 ; 56, 57, 61 ; tableau I ; leur loyalisme, 1-9 ; 16 ; 65 ; questions indigènes, 64-87 ; lois concernant leurs droits politiques, 93-96 ; indigènes non citoyens français, 95, 96 ; représentation des — d'Algérie soumis au statut personnel musulman 96-99 ; réformes tunisiennes, 102-103 (voir : travailleurs, et : soldats).
Indo-Chine, XIII.
Industrie (l' —) nord-africaine et la Guerre), 48-52 ; 59.
Instructions ministérielles : des 20 et 29 mars 1915, 20 ; — 9 février 1916, 11.
Institutions musulmanes, XIX.
Insurrections, 1.
Intendance, 20, 24 ; 31, 39, 40, 47, 51, 53-56, 58, 59.
Intendant général de l'Afrique du Nord, 20.
Irrigation (Entreprises d' —), XIV.
Israélites, XVII ; tableau I ; 109.
Italie, 46, 51, 59, 60-62, 66-68, 83, tableau I ; les Italiens en Tunisie, 66-68.

J

Jachère, xv.
Jacqueton (G.), 64.
Jeunes-Algériens, 79 ; Jeunes-Marocains, 87 ; Jeunes-Tunisiens, 83.
Joleaud (L.), 49.
Jonnart, xix ; 1 ; 79.
Journal officiel tunisien, 17.
Joyant (E.), 26.
Jurquet de la Salle, 76.

K

Kabyles, Kabylie, xiii ; 9, 12 ; 52, 58, 68, 69 ; les — en France, 9, 12-14.
Kann (R.), 84.
Kef, 82, 104, 107, 121.
Kourigha, 60.

L

Labrue (commandant), 36.
Laines, xvi ; 20 ; 51, 58.
Législation commerciale, 18-23 (voir : textes législatifs).
Légumes (voir : primeurs) ; — secs, 20, 46.
Levainville (J.), 59.
Liège, xvi ; 20 ; 33 ; 52, 59 ; tableau IV.
Lignite, 48, 49.
Listes : électorale, 98, 99 ; — des gouverneurs et des résidents généraux, 1
Locomotives, 24, 27
Lois de 1791, 42 ; — du 5 avril 1884, 96 ; — de 1889, 65 ; — 2 avril 1889, 30 ; — 19 décembre 1900, xix ; — 24 décembre 1902, xix ; — 21 février 1903, 96 ; — 11 juillet 1903, 2 ; — 16 mars 1914, 26 ; — 14 juillet 1914, 96 ; — 15 juillet 1914, 10 ; — 16 octobre 1915, 42 ; — 25 mars 1916, 26 ; — 20 avril 1916, 46 ; — 6 mai 1916, 22 ; — 3 août 1917, 46 ; — 10 février 1918, 43 ; — 4 février 1919, 78, 83 ; 93-96 ; — 12 juillet 1920, 24 ; — 19 août 1920, 25 ; — 21 août 1920, 28 ; — 20 décembre 1923, 67.
Loyalisme des indigènes, 1-9 ; 16 ; 65 ; tentatives des allemands pour obtenir des désertions, 7.
Lutaud, 1.
Lyautey (Maréchal) 1 ; 6 ; 21, 25, 28, 29, 36, 61 ; 84, 85, 87, 89.
Lyon, 9, 12.
Lyons de Feuchin, 1.

M

Main-d'œuvre, 8, 10 ; 12-16 ; 18 ; 33, 34 ; 48, 52, 59, 60, 66, 71 ; — agricole des indigènes, 10-12.
Maïs, 4, 42, 55.
Maison-Carrée, 50.
Makhzen (voir : sultan).
Malet, 76.
Maltais, 66, 67 ; tableau I.
Marchandises, xvii; 18-22, 32, 60, 62.
Marchés, 43, 61, 62 ; — européens, xvii ; 50, 55 ; — mondial, xvii.
Marne (Bataille de la —) (voir : batailles).
Maroc, xiii, xiv, xvi, xix, xx ; 1, 2 ; contribution en soldats pendant la guerre, 6 ; en travailleurs, 11, 14 ; prohibitions, 18-23 ; communications, 25-28 ; transports maritimes, 31, 33 ; production, 36 ; ravitaillement, 39, 42, 46, 47, 49 ; industrie, 50, 52 ; aide à la métropole, 54, 55, 57, 58, 60 ; commerce, 61, 62 ; questions indigènes, 64-66 ; 74-76 ; 77 ; 84-87 ; 88-90 ; tableaux I-VI.
Mariages mixtes, 65.
Marine marchande, 29 ; 30 ; 45 ; 60 ; 61 ; tableau VI.
Marrakech, 27, 86.
Marsa (Convention de la —), 81.
Marseille, xiii ; 9, 11, 12, 29, 40, 45, 56, 57.
Martinier, 64.
Martinière (H. de la —), 77.
Matériel agricole, xv.
Matières premières, 17, 60.
Mazout, 48.
Médéa, 65
Méditerranée, xiii-xv, 12, 14, 30; pays méditerranéens, xiii.
Méiia (Jean), 7.
Meknès, 75.
Messimy (A.), 77.

Métropole, XIII, XVII, XX ; 1, 3, 11, 13, 15 ; 16, 18, 21, 22, 29, 33, 38, 40-43 ; aide à la —, 52-60 (voir : France).
Milliot (Louis), 15.
Minerais, XVI, XVII ; 20, 25, 33, 51, 59, 60 ; tableau V.
Mines, XVI, XVII ; 24 ; 59, 66 ; tableau V.
Ministères : des Affaires étrangères, XIX ; 84 ; — des Colonies, 45 ; — du Commerce, 22, 45 ; — de la Guerre, 10, 50 ; — du Ravitaillement, 46.
Ministres : de l'Agriculture, 20 ; — des Finances, 21 ; — de la Guerre, 11, 56 ; — de l'Intérieur, XVIII, 10, 14.
Minoteries, 49.
Mobilisation, 2, 4 ; 24, 59, 69.
Mobilisés (Indigènes — pendant la guerre), 1-9 ; 15, 16 ; 34, 66.
Mogador, 26.
Mohamed-el-Habib, 102, 108, 113.
Mohammed-Bachamba, 81.
Mohammed-es-Sadok, 5.
Moscou, 79-81.
Moutet (Marius), 77.
Moutons, XV-XVII ; 43, 50, 56, 57 ; tableau IV.
Mozabites, 3.
Mtougui (Le), 86.
Musulmans, XVIII, 3 ; 7 ; 28, 79, 81, 89, 92 ; 93-96 ; 97, 109.
Myron T. Herrick, 87.
Mzab, 3.

N

Nationalistes musulmans, 79 ; 80, 89.
Naturalisation, 65-67.
Navires (voir : marine marchande).

O

Oasis, XIV ; — du Touat, XIV.
Obert (L.), 64.
Occupation, XIV ; — restreinte, XIII ; — étendue, XIII.
Œufs, 55.
Offices : des dérogations, 22 — de placement, 15.
Olives, oliviers, XV ; 20 ; 33, 35, 44, 47.
Or, 22.
Oran, XIV ; 24, 25, 31, 37, 47, 58, 65.
Orge, XV, XVII ; 33, 39-43, 52-55 ; tableau III.
Oudjda, 27.
Oued-Rir, XIV.
Outillage, XIV ; 23-29
Ouvriers, 34 ; — spécialistes, 34, voir : main-d'œuvre).
Ouvroir de Tunis, 7.

P

Pachas, 85, 86.
Pain, 39-43, 44.
Paris, 9, 12, 13, 15 ; 82.
Pas-de-Calais, 9, 12.
Pâtes alimentaires, 49.
Penciolelli (P. —), 17.
Permis de voyage, 14.
Pertes subies pendant la guerre, 1, 8, 9 ; 64, 66 ; tableau II
Pétrole, 46-48 ; 49 ; tableau V.
Phéniciens, XIII.
Philippeville, XIV.
Phosphates de chaux, XVI, 20, 24, 28, 59, 60, 62 ; tableau V.
Piquet (M. V.), 77.
Piraterie, XIII.
Pistes, XIV (voir : routes).
Politique indigène (voir : réformes).
Pommes de terre, XV, 46.
Population, XVII, XVIII ; 64-67 ; 68-70 ; tableau I.
Porcs, XV, 43, 50, 58.
Ports, XIV, XVI, 25, 26, 29-32, 47, 60, 76 ; — d'embarquement, XV.
Postes, 32.
Primes de démobilisation, 68, 69.
Primeurs, légumes-primeurs, XV, XVII ; 30, 32, 50 (voir : légumes).
Prisonniers indigènes en Allemagne, 7, 8 ; — allemands en Afrique, 8.
Production, 17 ; 18-23 ; 33-38 ; 39, 52, 56, 58 ; tableau III-V ; — agricole, XV, 18 ; 32 ; 33-37 ; — des phosphates, XVI.
Produits, 19, 20 ; — agricoles, 17, 46 ; — XVI, 62.
Prohibitions, 18-23 ; 40, 44, 46, 57, 61.
Prost, 28.

Protectorat, XIX ; 84 ; — du Maroc, XIV (voir : Maroc) ; — de la Tunisie, 5 (voir : Tunisie).
Puits artésiens, XIV.
Publications et documents concernant l'Afrique du Nord, 17 (voir : documents).

R

Rabat, 17, 26, 61.
Raffineries, 45, 46; — de St-Louis, 45.
Randon (général —), XIII, 3.
Rapatriements, 9-11 ; 12, 14.
Rapport annuel sur la situation de la Tunisie, 17 ; — sur la situation de la Tunisie en 1916, 7 ; — de Malet, 76.
Ravitaillement, 17-19, 21-24, 26, 29, 31 ; 38-48, 53-58.
Recensements, XVIII.
Reclus (Onésime), 90.
Récolte (Abondance de la —), XV, XVII ; 18, 23, 31, 36-38, 40-44, 50, 53-57, 62 ; 69.
Recrutement des indigènes, 2, 3, 4, 8 (voir : armées).
Rectenwald (G.), 80.
Réformes indigènes : en Algérie, 77 80 ; — en Tunisie, 80-83 ; 102-130 ; — au Maroc, 84-87.
Réformistes, 81, 82.
Régence (voir : Tunisie).
Région désertique (voir : zone désertique).
Relizane-Zemmora, 24, 49.
Remplacement (Droit au —), 3, 5 ; 6.
Renseignements sur l'Algérie économique, 17.
Représentation des indigènes d'Algérie soumis au statut musulman, 96-99.
Réquisitions, 30, 31 ; 39, 42, 43, 46, 47, 55, 58 ; — des travailleurs indigènes, 10, 11.
Réseau stratégique, XIV ; 25-27.
Résidents généraux, 1 ; 25, 34 ; 54 ; 82 ; 85, 105, 113, 114, 120, 121 ; liste des —, 1.
Restrictions, 19-22.
Revue du Maghreb, 81.
Rif, 87.
Ristourne pour les boulangers, 42, 43.
Rivière (P. Louis), 21.
Rodd-Balek, 64, 66-68, 70, 74, 80, 81, 83, 90.
Romains, XIII, XIV.
Rouen, 29.
Routes, XIV ; 26-28.
Russie, 41, 59, 68.

S

Sahara, région saharienne, XVII, XIX.
Sahel tunisien, 52 ; 70.
Saint (Lucien), 1 ; 107 ; 113, 130.
Salaires des travailleurs indigènes, 10-14 ; 34, 62, 66, 68.
Sébillot (Yves), 49.
Section française du Grand-Conseil de la Tunisie, 108, 120-130 ; élection, 120-121 ; représentation de la colonie française, 121 ; électorat, 122-125 ; éligibilité, 125-126 ; opérations électorales, 126-129 ; contentieux, 129 ; dispositions diverses, 130 ; section indigène, 109.
Seigle, 41.
Semoules, XV ; 44, 53, 54.
Sénatus-consulte du 22 avril 1863, 95, 96, 100.
Serbes, 67.
Services maritimes, XVII ; — de surveillance et de protection des indigènes nord-africains, 15 ; — du ravitaillement civil, 45 (voir : ravitaillement) ; — économiques indigènes, 35.
Service militaire obligatoire des indigènes, 2, 3 ; 77, 78 ; 93.
Servier (André), 89.
Sétif, 35.
Sfax, XIV ; 82, 104, 108, 121.
Socialistes, 80-82.
Sociétés : l'Alfa, 52 ; — de la cellulose, 53 ; — indigènes de culture, 35, 36 ; — industrielle du froid sec, 50.
Soldats indigènes, 1-9 ; 15, 16 ; 88, tableau II.
Sousse, XIV ; 82, 104, 108, 121.
Sous-secrétariat d'Etat de l'artillerie et des munitions, 10.
Spéculation, 39, 40 ; 69, 70, 72.
Statistiques, 37, 43 ; 91-93.
Statistique générale de l'Algérie, 17 ; — de la Tunisie, 17 ; — du mouvement maritime et commercial du Maroc, 17.

Steeg (T.), 1 ; 77, 78.
Steppe, 70.
Stocks, 39-41, 46-48, 53, 54, 60.
Sucre, XVI, 18, 20 ; 45, 46.
Sultan, XIX ; 19 ; 36 ; 84, 85.

T

Taalbi (**Abd-el-Aziz**), 81.
Tabac, XVI; 20, 33, 49, 56; tableau IV.
Tableaux, 91-93 : Population de l'Afrique du Nord en 1911 et 1921 ; Effectif des contingents indigènes (soldats et travailleurs) ; les Céréales: production, importation, exportation; Principaux articles d'exportation ; Production minière ; Tonnage et commerce spécial.
Tafilelt, 23.
Tanger, XIV ; 27, 28, 55.
Tapis algériens, 51.
Taxes, taxation, 18 ; 42, 43, 46.
Taza, 27.
Tébessa, 24, 51.
Tell, XIV, XV ; 70.
Terres (Possession des), 68-75 ; 76 ; 93.
Territoires du Sud, XIX ; tableau I.
Textes législatifs, 92-130.
Thé, 45, 46.
Tirailleurs, 2.
Tizi-Ouzou, 65.
Tonnage, 29-31, 59 ; 61 ; tableau VI ; (et voir : transports maritimes).
Touaregs, XIV.
Tramways, XIV.
Transports, 18 ; 23-29 ; 45, 52, 54, 56 ; 57, 59, 60, 61 ; 69 ; — maritimes, 20, 29-33, 46, 47, 54, 56, 57, 60 ; tableau VI ; — automobiles, 25, 27, 48.
Travailleurs indigènes en France, 1 ; 9-16 ; 88 ; tableau II ; — dans les mines du Nord, 9, 12 ; — pendant la guerre, 9-12 ; — après la guerre, 12-16.
Travaux publics, 24-28 ; 38, 66 ; 88.
Tripolitaine, XVII ; 66, 80, 83.
Trouette (G.), 56.
Tunis, XIV ; 7, 35, 45, 49, 65, 82 ; 88, 104, 107, 113, 119, 120, 121, 130.
Tunisie, XIII-XVI, XIX, XX ; population, XVIII ; mobilisés et pertes pendant la guerre, 1-9 ; travailleurs 11, 12 ; 14 ; prohibitions, 18-23 ; communications, 25 ; transports maritimes, 31-33 ; main-d'œuvre, 34 ; production, 35, 37 ; ravitaillement, 39, 41-48 ; industrie, 48, 51 ; aide à la métropole, 54-60 ; questions indigènes, 64, 66, 67, 70, 72-74 ; 77, 80-83 ; 88-90 ; tableaux I-VI ; réformes tunisiennes, 102-130 (voir : réformes).
Tunisie martyre (La), 81.
Turquie, 81, 85, 86.
Typhus, 37, 62.

U

Usines, 47, 50, 51, 52 ; — à gaz, 47 ; — de guerre, 9-11 ; 17 ; 51 ; 68, 69 ; — frigorifiques, 50.
Utique, 49.

V

Vêtements, XVI.
Viande, 44, 50, 56, 57.
Vie sociale, 64-87.
Vieux-Turbans (Les), 79 ; 81.
Vignes, vignobles, XV ; 55, 66.
Villes, 28 ; 65, 76, 85, 86.
Vin, XVI, XVII ; 30, 33, 50 ; tableau IV.
Viollette, 1.
Voies ferrées, XIV, XVI ; 24, 25, 27, 28 ; 47, 49 ; — navigables, XIV.
Voyageurs, XVII.

W

Waldeck-Rousseau, 89.
Wunsdorf-Zossen (Camp de), 7.

X

Xénophobie (voir : nationalistes musulmans).

Z

Zaghouan, 73.
Zemmora, 38.
Zinc, XVI ; tableau V.
Zone d'influence espagnole, XIV ; 55, 84 ; — désertique, XIV-XVI ; — du Tell (voir Tell) ; — française au Maroc, 65 (voir : Maroc).
Zouaoua, 2.
Zouaves, 2, 6.

TABLE DES MATIÈRES

Préface VII

Introduction XIII

L'Afrique du Nord en 1914. La situation politique en Algérie, en Tunisie et au Maroc. Les éléments de la population européenne et indigène. Les grands produits de l'Afrique du Nord. Les relations maritimes et le commerce. La situation économique.

Chapitre premier. — *Les soldats et les travailleurs indigènes* 1

1. Les combattants. Le recrutement indigène en Algérie, en Tunisie, au Maroc. Les effectifs et les pertes. Les prisonniers indigènes en Allemagne, les prisonniers allemands en Afrique 1
2. Les travailleurs indigènes en France pendant la guerre. Le recrutement, les effectifs 9
3. Les travailleurs indigènes en France après la guerre. Conséquences économiques et sociales 12

Chapitre II. — *La vie économique de l'Afrique du Nord* 17

1. La législation commerciale. Les prohibitions d'exportation et d'importation. Le retour à la vie normale 18
2. Les communications intérieures et l'outillage. L'arrêt des travaux publics. L'outillage du Maroc : ports, routes, chemins de fer, travaux urbains. La reprise des travaux publics 23
3. Les transports maritimes. La paralysie de la circulation. Les services maritimes postaux 29
4. La production de l'Afrique du Nord. Efforts pour la maintenir et l'accroître. La main-d'œuvre. Les bonnes et les mauvaises récoltes. La famine de 1920 33
5. Le ravitaillement de l'Afrique du Nord et les importations. Les denrées alimentaires : les céréales, les huiles, le sucre, la houille, le pétrole et l'essence 38
6. L'industrie nord-africaine et la guerre. Les industries de guerre, disparition des industries après la guerre 48
7. L'aide à la métropole et les exportations. Les denrées alimentaires : céréales, moutons, vins, huiles, fruits et primeurs, phosphates et minerais. Autres produits 52
8. Le commerce. Les foires-expositions du Maroc. Le retour à la situation d'avant-guerre 60

CHAPITRE III. — *La vie sociale. La colonisation et les questions indigènes.* 64
1. Les Français et les étrangers. Le recensement de 1921. Le problème étranger en Tunisie..... 64
2. La crise de la colonisation en Algérie et en Tunisie..... 68
3. La reprise de la colonisation en Algérie..... 70
4. La colonisation en Tunisie : efforts pour la développer..... 72
5. La colonisation au Maroc, ses débuts et son avenir..... 74
6. Les réformes indigènes en Algérie. La loi de 1919..... 77
7. Les réformes indigènes en Tunisie. Le destour et le mouvement Jeune-Tunisien. Les décrets de 1922..... 80
8. La politique indigène au Maroc ; ses principes et son application. 84

CONCLUSION..... 88

STATISTIQUES ET DOCUMENTS ANNEXES

I. *Tableaux*..... 92
I. — Population de l'Afrique du Nord en 1911 et en 1921.
II. — Effectif des contingents indigènes de l'Afrique du Nord (soldats et travailleurs).
III. — Céréales : production, importation, exportation, 1913-1923.
IV. — Principaux articles d'exportation, 1913-1923.
V. — Production minière, 1913-1923.
VI. — Tonnage et commerce spécial, 1913-1923.

II. *Textes législatifs*..... 93
I. Loi du 4 février 1919 sur l'accession des indigènes de l'Algérie aux droits politiques..... 93
II. Décret du 6 février 1919 sur la représentation des indigènes de l'Algérie soumis au statut personnel musulman..... 96
III. Décret sur la réorganisation des Djemaâs dans les communes de plein exercice en Algérie..... 99
IV. Décrets beylicaux et arrêté résidentiel du 13 juillet 1922 sur les réformes tunisiennes..... 102

INDEX..... 131

PLAN D'ENSEMBLE

D'UNE

HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

I

LISTE DES DIRECTEURS ET DES COMITÉS DE DIRECTION

DIRECTEUR GÉNÉRAL : M. JAMES T. SHOTWELL

Membre de droit des Comités de direction

FRANCE

Comité de direction :

Président : M. Charles GIDE.
Membres : M. Arthur FONTAINE.
M. Henri HAUSER.
M. Charles RIST.

BELGIQUE

M. H. Pirenne, *directeur*.

GRANDE-BRETAGNE

Comité de direction :

Président : Sir William BEVERIDGE, K. C. B.
Membres : M. H. W. C. DAVIS, C. B. E.
M. Thomas JONES, LL. D.
M. J. M. KEYNES, C. B.
M. F. W. HIRST.
M. W. R. SCOTT, D. Phil. LL. D.

ITALIE

Comité de direction :

Président : M. Luigi EINAUDI.
Membres : M. Pasquale JANNACCONE.
M. Umberto RICCI.

Allemagne

Comité de direction :

Président : M. Carl Melchior.
Membres : M. A. Mendelssohn-Bartholdy.
M. Hermann Bücher.
M. Carl Duisberg.
M. Max Sering.

Autriche

Comité de direction :

Président : † M. Friedrich Wieser (1920-1926).
(mort en juillet 1926).
Membres : M. Richard Riedl.
M. Richard Schüller.
M. Clemens Pirquet.

Hongrie

M. Gustave Gratz, *directeur*.

Russie

† Sir Paul Vinogradoff, *directeur* (1921-1925).
(mort en décembre 1925).

Pays-Bas

M. H. B. Greven, *directeur*.

Pays Scandinaves

Comité de direction :

Président : M. Harald Westergaard (Danemark).
Membre : M. Eli Heckscher (Suède).

Roumanie

M. David Mitrany, *directeur*.

II

LISTE DES MONOGRAPHIES

L'Histoire économique et sociale, comme l'indique la préface du Directeur, est composée de monographies écrites par les personnalités les plus qualifiées pour chaque sujet traité. Parmi les auteurs dont la liste est ci-dessous, plus de trente ont été ministres ou en ont rempli les fonctions dans les gouvernements du temps de guerre. D'autres ont occupé des postes très importants où ils ont été à même d'observer avec précision les effets de la guerre sur les services qu'ils dirigeaient. Une liste descriptive plus détaillée des auteurs et des monographies figure dans les Rapports annuels du Directeur de la Section historique et économique de la Dotation Carnegie, qui seront envoyés sur toute demande adressée soit à l'éditeur, soit aux bureaux de la Section historique et économique, 405 West, 117th Street, New York.

La liste ci-dessous ne comprend que les monographies déjà parues et celles qui sont en préparation. Elle pourra être modifiée ou allongée selon les besoins. Les monographies se divisent en deux catégories principales : celles destinées à former un volume de 300 à 500 pages, et celles qui, ne comportant qu'une centaine de pages, pourront être ultérieurement réunies en un même volume avec d'autres traitant de sujets connexes. Les titres ont été groupés pour indiquer l'arrangement en volumes qui est projeté, mais dans les séries longues et compliquées, ce groupement ne saurait être considéré comme définitif. Les monographies déjà parues sont indiquées par un astérisque, celles qui ne traitent qu'une partie d'un sujet par un double astérisque.

Série Française

*Bibliographie méthodique de l'Histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille Bloch.

L'Organisation gouvernementale française pendant la guerre :

- **Les Formes du gouvernement de guerre, par M. Pierre Renouvin ;
- *Le Problème du régionalisme, par M. Henri Hauser ;
- Les Services administratifs pendant la guerre (leur histoire et leurs archives), par M. A. Boutillier du Retail ;
- **L'Organisation de la République pour la Paix, par M. Henri Chardon.

*Le Contrôle du ravitaillement de la population civile, par M. Pierre PINOT.

*L'Agriculture pendant la guerre, par M. Michel AUGÉ-LARIBÉ.

La Guerre et l'industrie française :

*L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur FONTAINE ;
L'Organisation des industries de guerre, par M. Albert THOMAS;
**Les Industries textiles, par M. Albert AFTALION ;
Les Industries métallurgiques, par MM. L. Pralon, P. Richemond et L. Baraduc-Muller ;
Les Industries chimiques, par M. Eugène MAUCLÈRE ;
Les Combustibles minéraux, par M. Henri de PEYERIMHOFF ;
**Les Forces hydro-électriques, par M. Raoul BLANCHARD ;
Les Bois d'œuvre pendant la guerre, par M. le général CHEVALIER ;
Les Industries de l'aéronautique, par M. le colonel Paul DHÉ.

La Guerre et le travail (3 volumes) :

Salaires, tarifs, conventions collectives, grèves, par MM. William OUALID et C. PICQUENARD ;
Placement et chômage, par M. A. CRÉHANGE ;
Le Syndicalisme durant la guerre, par M. Roger PICARD ;
**La Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. NOGARO et M. le lieutenant-colonel WEIL ;
**La Santé et le travail des femmes pendant la guerre, par M. Marcel FROIS.

Effets économiques de la guerre dans les régions envahies :

*L'Organisation du travail dans les régions envahies de la France pendant l'occupation, par M. Pierre BOULIN ;
Le Ravitaillement des régions envahies, par MM. Paul COLLINET et Paul STAHL ;
Les Dommages de guerre pour la France, par MM. Edmond MICHEL et PRANGEY.

Réfugiés et prisonniers de guerre :

Les Réfugiés, par M. Pierre CARON ;
Les Prisonniers de guerre en France, par M. Georges CAHEN SALVADOR.

La Guerre et le commerce :

La France et la politique économique interalliée (2 volumes), par M. Etienne CLÉMENTEL ;
La Guerre et le commerce français. Etude générale, par M. Charles RIST.

La Guerre et la marine marchande française :

Transports par mer : la marine marchande. par M. CANGARDEL ;
Les Ports français pendant la guerre, par M. Georges HERSENT.

La Guerre et les transports :

*Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer, par M. Marcel PESCHAUD ;
*La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. Georges POCARD DE KERVILER.

La Guerre et les finances françaises :

*Les Finances de guerre de la France, par M. Henri TRUCHY ;
Le Marché monétaire et financier français pendant la guerre, par M. Albert AUPETIT.

Le Coût de la guerre pour la France :

*Les Dépenses de guerre de la France, par M. Gaston JÈZE ;
Le Coût de la guerre pour la France, par MM. Charles GIDE et Gaston JÈZE.

La Guerre et la vie sociale :

La Lutte contre la cherté par les organisations privées, par MM. Charles GIDE et DAUDÉ-BANCEL ;
Problème du logement et urbanisme, par MM. Henri SELLIER et BRUGGEMAN ;
La Population et les revenus en France pendant la guerre, par M. Michel HUBER ;
*Le Mouvement des prix et des salaires durant la guerre en France, par M. Lucien MARCH.

La Guerre et la santé publique :

La Défense de la santé publique pendant la guerre, par le Dr Léon BERNARD ;
Les Mutilés, par MM. CASSIN et DE VILLE-CHABROLLE.

Mémoires et impressions de tranchées, par M. Jean NORTON CRU.

Études d'Histoire locale (2 volumes).

**Paris, par MM. Henri SELLIER, BRUGGEMAN et POETE. ;
**Lyon, par M. Edouard HERRIOT ;
**Marseille, par M. Paul MASSON ;
**Rouen, par M. J. LEVAINVILLE ;
**Bordeaux, par M. Paul COURTEAULT ;
**Bourges, par M. Claude-Joseph GIGNOUX ;
**Tours, par MM. Michel LHÉRITIER et Camille CHAUTEMPS ;
L'Alsace et la Lorraine, par M. Georges DELAHACHE.

La Guerre et les colonies françaises :

**L'Afrique du Nord, par M. Augustin BERNARD ;
Les Colonies françaises pendant la guerre, par M. Arthur GIRAULT.

Série Belge

La Belgique et la guerre mondiale, par M. H. Pirenne.

La Déportation et le travail forcé des ouvriers et de la population civile (1915-1918), par M. Fernand Passelecq.

*Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert Henry.

*La Législation et l'administration allemandes en Belgique, par MM. J. Pirenne et M. Vauthier.

*Le Secours-Chômage en Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Ernest Mahaim.

L'Industrie belge pendant l'occupation allemande, par le comte Ch. de Kerchove.

L'Action du gouvernement belge en matière économique pendant la guerre, par M. F. G. van Langenhove.

Série Américaine

*Recueil des sources américaines pour l'Histoire économique de la guerre, par MM. Waldo G. Leland et Newton D. Mereness.

Le Contrôle de l'industrie pendant la guerre aux États-Unis, par M. Alvin S. Johnson.

Histoire des Chemins de fer américains et politique des transports pendant la guerre, par M. Walker D. Hines.

Histoire financière de la guerre, recettes, taxations, etc..., par M. Thomas Sewall Adams.

Les Contrôles de guerre aux États-Unis, par M. Edwin F. Gay.

Autres volumes en préparation.

Série traduite et abrégée

*Histoire des Industries françaises pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine.

L'Agriculture et le contrôle du ravitaillement en France pendant la guerre, par MM. Michel Augé-Laribé et Pierre Pinot.

Les Finances et les Dépenses de guerre en France, par MM. Henri Truchy et Gaston Jèze.

Les Formes du gouvernement de guerre en France, par M. Pierre Renouvin.

L'Organisation du travail dans les régions envahies de la France pendant l'occupation, par M. Pierre Boulin.

« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle union économique, par MM. Gratz et Schüller.

Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.

Autres volumes en préparation.

Série Britannique

*Bibliographie, par Mlle M. E. Bulkley.
*Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert Hall.
*Manuel de l'administration des archives, par M. Hilary Jenkinson.
Le Gouvernement de guerre de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, considéré spécialement au point de vue économique, par M. W. G. S. Adams, C. B.
*Le Gouvernement de guerre dans les Dominions. par M. A. B. Keith, D. C. L.
*Mécanisme de certains contrôles de l'État, par M. E. M. H. Lloyd.
Rationnement et ravitaillement, par Sir William Beveridge K. C. B. et Sir Edward C. K. Gonner, K. B. E.
*Prix et salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley
Les Impôts et les bénéfices de guerre, par Sir Josiah C. Stamp, K. B. E.
Les Impôts.
Les Bénéfices de guerre et leur répartition.
La Guerre et les assurances. Série d'études :
Assurances sur la vie, par M. S. G. Warner.
Assurances-incendie, par MM. A. E. Sich et S. Preston.
Assurances maritimes, par Sir Norman Hill.
Sociétés de Secours mutuels et assurances sur la santé, par Sir Alfred Watson.
Le Mouvement national pour l'épargne, par Sir William Schooling.
Assurances contre le chômage, par Sir William Beveridge.
Histoire générale de la marine marchande britannique pendant la guerre, par M. C. Ernest Fayle.
*Le Contrôle des alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par Sir Arthur Salter, K. C. B.
*L'Industrie britannique du charbon et la guerre, par Sir Richard Redmayne, K. C. B.
L'Industrie britannique du fer et de l'acier pendant la guerre, par M. W. T. Layton, C. H., C. B. E.
Les Effets de la guerre sur les industries textiles britanniques :
**La Commission de contrôle du coton, par M. H. D. Henderson.
*Production des denrées alimentaires. par Sir Thomas Middleton, K. B. E.
Les Trade-Unions et la guerre, par M. G. D. H. Cole .
**Le Trade-Unionisme et les munitions.
**La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon.
**Les Organisations ouvrières par ateliers.
*L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert Wolfe, C. B. E.
Effets de la guerre sur la santé publique :
La Santé de la population civile pendant la guerre, par M. A. W. J. Macfadden, C. B.
La Santé des soldats démobilisés, par M. E. Cunyngham Brown, C. B. E.
*Les Industries de la vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. Scott et M. J. Cunnison.

*L'Ecosse rurale pendant la guerre : série d'études sous la direction de M. W. R. Scott :
- *Pêcheries écossaises, par M. D. T. Jones ;
- *Agriculture écossaise, par M. H. M. Conacher ;
- *Le Travailleur agricole, par M. J. S. Duncan ;
- *La Réforme agraire, par M. W. R. Scott ;
- *Appendice sur le jute, par M. J. P. Day.

*Les Budgets de guerre et la politique financière britannique, par MM. F. W. Hirst et J. E. Allen.

Le Pays de Galles et la guerre, par M. T. Jones.

Manuels pour l'étude de l'économie de guerre :
- Dictionnaire des organisations officielles du temps de guerre, par M. N. B. Dearle.
- Chronique économique de la guerre, par M. N. B. Dearle.

Etudes d'Histoire sociale britannique pendant la guerre mondiale (en préparation).

Le Coût de la guerre pour la Grande-Bretagne (en préparation).

Série Italienne

Bibliographie économique et sociale de la guerre, par M. Vincenzo Porri, avec une introduction sur les archives de la guerre, par M. Eugenio Casanova.

*La Législation économique de la guerre, par M. Alberto De'Stefani.

La Production agricole en Italie (1914-1919), par M. Umberto Ricci.

Les Classes agricoles en Italie pendant la guerre, par M. Arrigo Serpieri.

*L'Alimentation et la politique du ravitaillement en Italie, par M. Riccardo Bachi, avec un appendice sur le Réapprovisionnement en vivres de l'armée italienne, par M. Gaetano Zingali.

Les Finances de guerre, par M. Luigi Einaudi.

Le Coût de la guerre pour l'Italie, par M. Luigi Einaudi.

De l'Inflation en Italie et de ses répercussions sur les prix, les revenus et les changes étrangers, par M. Pasquale Jannaccone.

*Statistique de la santé publique en Italie pendant la guerre et après la guerre, par M. Giorgio Mortara.

Le Peuple italien pendant et après la guerre : étude sociale, par M. Gioacchino Volpe.

*Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe Prato.

Série Allemande

Aperçu bibliographique de la littérature allemande relative à l'histoire économique et sociale de la guerre, par M. A. Mendelssohn-Bartholdy et M. E. Rosenbaum, avec une section sur les archives impériales, par M. le comte Musebeck.

Effets de la guerre sur le gouvernement et la constitution de l'Allemagne :
- *a*) Le Gouvernement de guerre de l'Allemagne, par M. A. Mendelssohn-Bartholdy ;

b) L'Administration politique des territoires occupés, par MM. von Gayl, W. von Kries et L. F. von Kohler.

Effets de la guerre sur la morale et la religion :

a) Les Effets de la guerre sur la morale, par M. O. Baumgarten.

b) Les Effets de la guerre sur la religion, par MM. Erich Foerster et Arnold Rademacher.

c) Les Effets de la guerre sur la jeunesse, par M. Wilhelm Flitner.

d) La Guerre et le crime, par M. Moritz Liepmann.

Effets de la guerre sur la population, le revenu et le niveau de vie en Allemagne :

a) Les Effets de la guerre sur la population, par M. R. Meerwarth.

b) Les Effets de la guerre sur les revenus, par M. A. Gunther.

Les Effets généraux de la guerre sur la production, par M. Max Sering.

La Guerre et le contrôle gouvernemental :

a) Le Contrôle de l'Etat et sa liquidation, par M. H. Göppert.

b) L'Approvisionnement des matières premières et le contrôle du gouvernement, par M. A. Koeth.

c) La Coopération économique avec les alliés de l'Allemagne et l'organisation du ravitaillement, par M. W. Frisch.

d) L'Utilisation économique des territoires envahis :

La Belgique et la France du Nord, par M. Jahn.

La Roumanie et l'Ukraine, par M. Mann.

La Pologne et la région baltique, par MM. W. von Kries et von Gayl.

Les Effets de la guerre sur le commerce allemand, par M. K. Wiedenfeld.

Les Effets de la guerre sur la navigation et les chemins de fer :

a) La Guerre et la flotte allemande. par M. E. Rosenbaum.

b) La Guerre et les chemins de fer, par M. Sarter.

L'Influence de la guerre sur l'industrie allemande, par M. Hermann Bücher.

La Guerre et les syndicats ouvriers allemands, par MM. Paul Umbreit, Adam Stegerwald, Antoine Erkelenz ; le Travail des femmes pendant la guerre, par le docteur Charlotte Lorenz.

L'Histoire sociale des classes ouvrières pendant et après la guerre :

a) La Guerre et l'ouvrier allemand, par M. David.

b) La Guerre et les salaires, par M. Waldemar Zimmermann.

c) L'Action du gouvernement sur les conditions sociales en Allemagne pendant la guerre, par le docteur Dieckmann.

L'Alimentation et l'Agriculture. :

a) La Guerre et la population agricole, par M. Max Sering.

b) L'Approvisonnement alimentaire pendant la guerre, par M. Ar. Skalweit.

c) L'Influence de la guerre sur la production agricole, par M. Friedrich Aereboe.

Effets de la guerre sur la santé de la population civile en Allemagne, par le docteur Franz Bumm.

Effets de la guerre sur les finances allemandes :

a) Effets de la guerre sur la circulation monétaire et les banques (en préparation).

b) Les Finances allemandes pendant la guerre. par M. Walter Lotz.

Série Autrichienne et Hongroise

Autriche-Hongrie :

*Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.

*Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre Popovics.

Histoire économique militaire ; série d'études écrites sous la direction du professeur Wieser, du général Krauss, du général Hoën et du colonel Glaise-Horstenau. Le Recrutement, etc., par le colonel Klose ; Munitions et ravitaillement, par le colonel Pflug ; (autres volumes en préparation).

L'Utilisation économique des territoires occupés : Serbie, Monténégro, Albanie, par le général Kerchnawe ; l'Italie du Nord, par le général Leidl ; la Roumanie, par le général Félix Sobotka ; l'Ukraine, par le général Krauss ; la Pologne, par le général Mitzka.

*« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle union économique, par MM. Gratz et Schüller.

La Ruine et le démembrement de la monarchie des Habsbourg, (en préparation).

Empire d'Autriche :

*Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.

Réglementation de l'industrie en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Richard Riedl.

Le Contrôle de l'alimentation et de l'agriculture en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. H. Löwenfeld-Russ.

*Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.

Les Chemins de fer autrichiens pendant la guerre (contrôle civil), par M. Enderes; les transports sous le contrôle militaire, par le colonel Ratzenhofer.

*Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. Homann-Herimberg.

Effets de la guerre sur la morale et la religion, par le chancelier Seipel.

La Guerre et le crime en Autriche, par M. Franz Exner.

Le Coût de la guerre en Autriche, par M. Hornik.

Royaume de Hongrie :

Histoire générale de l'économie de guerre en Hongrie, par M. Gustav Gratz.

Les Effets de la guerre sur l'administration gouvernementale et sur l'esprit public en Hongrie, par le comte Albert Apponyi.

Histoire de l'industrie hongroise pendant la guerre, par le baron Joseph Szterényi.

Histoire du commerce hongrois pendant la guerre, par M. Alexandre Matlekovits.

Histoire des finances hongroises pendant la guerre, par M. John Teleszky.

L'Agriculture en Hongrie, par M. Mutschenbacher, et le Contrôle alimentaire, par M. Jean Bud.

La Vie sociale en Hongrie pendant la guerre, par M. Desider Pap.

La Santé publique et la Guerre en Autriche-Hongrie :

Exposé général de la santé publique en Autriche-Hongrie, par le docteur Pirquet.

*Etudes sur la santé publique en Autriche pendant la guerre (deux volumes), par les docteurs Helly, Kirchenberger, Steiner, Raschofsky, Kassowitz, Breitner, von Bokay, Schacherl, Hockauf, Finger, Kyrle, Elias, Economo, Muller-Deham, Nobel, Wagner, Edelmann et Mayerhofer, avec une introduction par le docteur Pirquet.

Première Série Russe

(*Jusqu'à la Révolution bolchéviste*).

Effets de la guerre sur le gouvernement et les finances nationales en Russie :

Les Effets de la guerre sur le gouvernement central en Russie, par M. Paul P. Gronsky.

Les Finances de l'État en Russie pendant la guerre, par M. Alexandre M. Michelson.

La Circulation monétaire en Russie pendant la guerre, par M. Michel V. Bernadsky.

Le Crédit d'Etat en Russie pendant la guerre, par M. Paul N. Apostol.

Les Municipalités et les Zemstvos pendant la guerre :

Les Effets de la guerre sur les municipalités russes et l'Union nationale des villes, par M. N. I. Astroff.

Les « Zemstvos » en temps de paix et en temps de guerre, par le prince George E. Lvoff.

Les « Zemstvos », par le prince Vladimir A. Obolensky.

L'Union nationale des « Zemstvos » et la « Zemgor » (Fédération de l'Union des Zemstvos et de l'Union des Villes), par M. Serge P. Turin.

La Guerre et la psychologie des membres des « Zemstvos », par Isaac V. Shklovsky.

L'Armée russe dans la guerre mondiale, étude d'histoire sociale, par le général Nicolas N. Golovine.

L'Économie rurale en Russie et la guerre, par MM. Alexis Anziferoff, Alexandre Bilimovitch et M. O. Batcheff.

Les Effets de la guerre sur la propriété foncière et la réforme agraire, par MM. V. A. Kossinsky et Alexandre D. Bilimovitch.

Le Problème du ravitaillement en denrées alimentaires de la Russie pendant la guerre, par M. Pierre B. Struvé, de l'Académie des sciences de Russie.

Effets de la guerre sur le mouvement coopératif en Russie :

Le Crédit coopératif et la coopération agricole en Russie et la guerre, par M. Alexis N. Anziferoff.

Le Contrôle de l'industrie par l'État en Russie pendant la guerre, par M. Simon O. Zagorsky.

Les Effets de la guerre sur quelques industries :

a) Les Mines de charbon, par M. Boris N. Sokoloff.

b) L'Industrie chimique, par M. Mark A. Landau.

c) L'Industrie du lin et de la laine, par M. Serge N. Tretiakoff.

d) Le Pétrole, par M. Alexandre M. Michelson.

Les Effets de la guerre sur les questions ouvrières :

a) Les Salaires, par Mlle Anna G. Eisenstadt.

b) Les Modifications survenues dans la composition des classes ouvrières, par Vladimir T. Braithwaite.

Effets de la guerre sur le commerce et les échanges :

Le Commerce russe durant la guerre, par M. Paul A. Bouryshkine.

La Russie et la guerre économique, par le baron Boris E. Noldé.

Les Transports en Russie pendant la guerre, par M. Michel B. Braikevitch.

Les Institutions universitaires russes pendant la guerre, par M. Paul J. Novgorodzoff.

L'Enseignement primaire et l'enseignement secondaire en Russie durant la guerre, par M. Dimitry M. Odinez.

L'Histoire sociale de l'Ukraine pendant la guerre, par M. Nicolas M. Mogilansky.

Statistique de la vie publique en Russie pendant la guerre par M. S. S. Kohn.

La Russie et la guerre mondiale (synthèse historique), (en préparation).

Série Grecque

Effets économiques et sociaux de la guerre en Grèce, par M. A. Andreades.

Série Hollandaise

Effets économiques et sociaux de la guerre dans les Pays-Bas :

L'Effet de la guerre sur le ravitaillement, par M. F. E. Posthuma.

L'Industrie hollandaise, par M. C. J. P. Zaalberg.

Le Commerce et la navigation hollandais, par M. E. P. de Monchy.

Prix, salaires et coût de la vie, par M. H. W. Methorst.

Banques et circulation, par MM. Vissering et J. Westerman Holstyn.

Les Colonies hollandaises, 1914-1922, par MM. J. H. Carpentier Alting et de Cock-Buning.

Les Finances de guerre dans les Pays-Bas, de 1918 à 1922. Le Coût de la guerre, par M. H. W. C. Bordewyk.

Les Effets de la guerre sur le problème du logement, 1914-1922, par M. H. J. Romeyn.

*Les Finances de guerre des Pays-Bas, jusqu'en 1918, par M. J. van der Flier.

Série Scandinave

Les Effets de la guerre en Suède, série de monographies :
a) La Vie et le travail du peuple suédois. Introduction générale, par M. Eli F. Heckscher.
b) L'Agriculture suédoise et l'approvisionnement alimentaire, par M. Carl Mannerfelt.
c) L'Industrie suédoise, par M. Olaf Edstrom.
d) Les Classes ouvrières, par M. Otto Jarte.
Effets de la guerre sur les finances et le commerce suédois :
a) La Circulation et les finances, par M. Eli F. Heckscher.
b) Le Commerce suédois, par M. Kurt Bergendal.
La Norvège et la guerre mondiale, par M. Wilhelm Keilhau.
Les Effets économiques de la guerre sur le Danemark, par M. Einar Cohn, avec une étude sur l'Islande, par M. Thorstein Thorsteinsson.

Série Japonaise

Influence de la guerre sur la production des matières premières au Japon, par M. Kobayashi.
Influence de la guerre sur l'industrie japonaise, par M. Ogawa.
Influence de la guerre sur le commerce japonais et les échanges, par M. Yamasaki.
Influence de la guerre sur les transports au Japon, par M. Matsuoka.
Influence de la guerre sur les finances japonaises et le marché monétaire, par M. Ono.
Influence sociale de la guerre au Japon, par M. Kobayashi.

Série Bulgare

Les effets économiques de la guerre en Bulgarie, par M. G. T. Danailov.

Série Tchécoslovaque

*Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. Rasin.
Les Effets de la guerre sur le peuple tchécoslovaque. Volume d'études rédigées sous la direction du président Masaryk.

Série Yougoslave

Situation économique de la Serbie avant la guerre et pendant la première année de la guerre, par M. Velimir Bajkitch.
Effets économiques et sociaux de la guerre en Serbie, par M. Dragoliub Yovanovitch.
Effets de la guerre, série d'études (en préparation).

Série Roumaine

La Révolution agraire en Roumanie et dans le sud-est de l'Europe, par M. D. Mitrany.
Conséquences économiques de la guerre en Roumanie :
Les Effets de l'occupation ennemie en Roumanie, par M. G. Antipa.

Les Effets de la guerre sur la santé publique en Roumanie, par M. J. Cantacuzène.

Les Effets de la guerre sur la vie économique roumaine (volume en préparation).

Les Finances de guerre de la Roumanie, par M. Vintila Bratianu.

L'Agriculture roumaine pendant la guerre, par M. Innescu Sisesti.

III

LISTE DES MONOGRAPHIES PUBLIÉES ET DES ÉDITEURS

(La publication des monographies est faite sous la direction générale de la *Yale University Press*, avec le concours d'éditeurs dans les différents pays. Chacun des volumes se trouve donc ainsi non seulement à la *Yale University Press*, mais dans tous les pays, chez les éditeurs de l'*Histoire économique et sociale de la guerre.*)

Les ouvrages suivants ont paru ou vont paraître prochainement :

Série Autrichienne et Hongroise

(*en allemand*)

Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.

Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre von Popovics.

Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. von Homann-Herimberg.

Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.

« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle Union économique, par MM. Gratz et Schüller.

Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.

Études sur la santé publique en Autriche pendant la guerre, par les docteurs Helly, Kirchenberger, Steiner, Raschofsky, Kassowitz, Breitner, von Bokay, Schacherl, Hockauf, Finger, Kyrle, Elias, Economo, Muller-Deham, Nobel, Wagner, Edelman et Mayerhofer, avec une introduction par le docteur Pirquet.

Série Belge

(*en français*)

La législation et l'administration allemandes en Belgique, par MM. J. Pirenne et M. Vauthier.

Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert Henry.

Le Secours de chômage en Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Ernest Mahaim.

Série Anglaise
(*en anglais*)

Le Contrôle des Alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par Sir Arthur Salter.
Le Gouvernement de guerre dans les Dominions, par M. A. B. Keith.
Prix et salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley.
Manuel de l'administration des Archives, par M. Hilary Jenkinson.
La Commission de contrôle du coton , par M. H. D. Henderson.
Bibliographie, par Mlle M. E. Bulkley.
Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert Hall.
L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert Wolfe.
L'Industrie britannique du charbon et la guerre, par Sir Richard Redmayne.
Production des denrées alimentaires, par Sir Thomas Middleton.
Les Organisations ouvrières par ateliers, par M. G. D. H. Cole.
Le Trade-Unionisme et les Munitions, par M. G. D. H. Cole.
La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon, par M. G. D. H. Cole.
Mécanisme de certains contrôles de l'État, par M. E. M. H. Lloyd.
La Vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. Scott et M. J. Cunnison.
L'Écosse rurale pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. W. R. Scott : Pêcheries écossaises, par M. D. T. Jones; Agriculture écossaise, par M. H. M. Conacher; Le Travailleur agricole, par M. J. S. Duncan ; La Réforme agraire, par M. W. R. Scott ; Appendice sur le jute par M. J. P. Day.
Les Budgets de guerre et la politique financière britannique, par MM. F. W. Hirst et J. E. Allen.

Série Italienne
(*en italien*)

Statistique de la Santé publique en Italie, pendant et après la guerre, par M. Giorgio Mortara.
Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe Prato.
La Législation économique de la guerre, par M. Alberto De'Stefani.
L'Alimentation et la politique du ravitaillement en Italie, par M. Riccardo Bachi, avec un appendice sur le Réapprovisionnement en vivres de l'armée italienne, par M. Gaetano Zingali.

Série Tchécoslovaque
(*en anglais*)

Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. Rasin.

Série Hollandaise
(en anglais)

Les Finances de guerre des Pays-Bas, jusqu'en 1918, par M. J. van der Flier.

Série Américaine
(en anglais)

Recueil des sources américaines pour l'Histoire économique de la guerre, par M. Waldo G. Leland et M. Newton D. Mereness.

Série traduite et abrégée
(en anglais)

Histoire des industries françaises pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine.

Série Française
(en français)

Bibliographie méthodique de l'Histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille Bloch.
Le Problème du régionalisme, par M. Henri Hauser.
L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine.
Les Industries textiles, par M. Albert Aftalion.
Les Forces hydro-électriques pendant la guerre, par M. Raoul Blanchard.
L'Agriculture française pendant la guerre, par M. Michel Augé-Laribé.
Le Contrôle du ravitaillement de la population civile, par M. Pierre Pinot.
Lyon pendant la guerre, par M. Edouard Herriot.
La Vie économique à Bordeaux pendant la guerre, par M. P. Courteault.
Tours et la guerre. Étude économique et sociale, par M. M. Michel Lhéritier et C. Chautemps.
Marseille pendant la guerre, par M. P. Masson.
Rouen pendant la guerre, par M. J. Levainville.
Bourges pendant la guerre, par M. C. J. Gignoux.
Paris pendant la guerre, par MM. H. Sellier. Bruggeman et Poëte.
Les Formes du gouvernement de guerre, par M. P. Renouvin.
Le Mouvement des prix et des salaires durant la guerre en France, par M. L. March.
La Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. Nogaro et M. le lieutenant-colonel Weil.
Les Dépenses de guerre de la France, par M. G. Jèze.
Les Finances de guerre de la France, par M. H. Truchy.
La Santé et le travail des femmes pendant la guerre, par M. Marcel Frois.

La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. Pocard de Kerviler.
Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer, par M. M. Peschaud.
L'organisation du travail dans la région envahie de la France pendant l'occupation, par M. P. Boulin.
L'Afrique du nord pendant la guerre, par M. Augustin Bernard.
L'Organisation de la République pour la paix, par M. H. Chardon.
La Lutte contre la cherté par les organisations privées, par MM. Ch. Gide et Daudé-Bancel.

*
* *

Les éditeurs et les dépositaires de ces volumes sont les suivants :
Amérique : *Yale University Press*, New-Haven (Connecticut).
Autriche-Hongrie : *Holder-Pichler-Tempsky, A. G.*, Vienne (Autriche).
France : *Les Presses Universitaires de France*, 49, Boulevard St-Michel, Paris (France).
Allemagne : *Deutsche Verlags-Anstalt*, Berlin et Stuttgart.
Grande-Bretagne : *Oxford University Press, Amen House*, Warwick Square, Londres, E. C. 4.
Italie : *Casa Editrice Laterza*, Bari (Italie)

Toute personne qui désirerait avoir des renseignements sur les volumes parus ou à paraître doit s'adresser à l'éditeur de son pays.

Imp. des *Presses Universitaires de France*, Paris. — 1926. — 0.586

Publications de la

Dotation Carnegie pour la Paix Internationale

Section d'Économie et d'Histoire

HISTOIRE ÉCONOMIQUE & SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

Série Française

DIRECTEUR

JAMES T. SHOTWELL

Professeur d'histoire à l'Université Columbia (U. S. A.)

AVEC LA COLLABORATION DU

COMITÉ FRANÇAIS

CHARLES GIDE, Professeur au Collège de France *(Président)*.
ARTHUR FONTAINE, Président du Conseil d'Administration du Bureau International du Travail.
HENRI HAUSER, Professeur à la Sorbonne et au Conservatoire National des Arts et Métiers.
CHARLES RIST, Professeur à la Faculté de Droit.

(Voir à la fin de ce volume la composition des Comités étrangers et la liste des monographies se rapportant à chaque pays.)

LA GUERRE ET LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE ET LA GUERRE

PAR

M. Henri CANGARDEL
Administrateur principal de l'Inscription Maritime de réserve
Ancien directeur des Transports maritimes au Commissariat général
des Affaires de guerre franco-américaines
Administrateur-Directeur de la Société Anonyme de Navigation
« Les Armateurs Français »

PUBLICATIONS DE LA DOTATION CARNEGIE
POUR LA PAIX INTERNATIONALE
LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE, PARIS
YALE UNIVERSITY PRESS, NEW HAVEN. U. S. A.

PRÉFACE

A l'automne de 1914, quand l'étude scientifique des répercussions de la guerre sur la vie moderne passa tout à coup du domaine de la théorie dans celui de l'histoire, la Division d'Economie et d'Histoire de la Dotation Carnegie se proposa d'adapter son programme de recherches aux problèmes nouveaux que la guerre allait susciter ou, si l'on préfère, aux problèmes anciens qu'elle allait transformer.

Le programme existant, tel qu'il avait été rédigé dans la conférence des économistes tenue à Berne en 1911 et qui traitait des questions alors actuelles, avait déjà donné lieu à des travaux de haute valeur, mais pour bien des raisons, il ne pouvait plus être maintenu tel quel. Un nouveau plan fut donc tracé, à la demande du Directeur de la Division. Il avait pour but de mesurer, par une vaste enquête historique, le coût économique de la guerre et les perturbations qu'elle causerait dans la marche de la civilisation. Il y avait lieu de penser qu'en confiant une telle entreprise à des hommes compétents et d'esprit pondéré, et en la menant selon la méthode vraiment scientifique, elle pourrait finalement fournir au public les éléments nécessaires pour se former une opinion éclairée — et servir par là les intentions d'une Fondation consacrée à la cause de la Paix internationale.

Le besoin d'une telle analyse, conçue et exécutée dans le véritable esprit de la recherche historique, s'est fait de plus en plus sentir au fur et à mesure que la guerre s'est développée, déclenchant toute la multiplicité des forces nationales — non seulement celles qui visaient à la destruction, mais aussi

226309

celles qui aboutissaient à la création de nouvelles énergies productives. L'apparition de ces formes nouvelles d'activité économique qui, en temps de paix, se seraient traduites par un accroissement de richesse sociale et qui ont donné parfois l'illusion d'une prospérité grandissante — et, d'autre part, le spectacle de l'incroyable endurance dont firent preuve toutes les nations belligérantes pour supporter des pertes sans cesse accrues — ont rendu nécessaire de soumettre à un examen plus approfondi tout le domaine de l'économie de guerre.

Une double obligation s'imposa donc à la Division d'Economie et d'Histoire. Elle dut prendre pour règle de concentrer son travail sur les problèmes ainsi posés et de les étudier dans leur ensemble ; en d'autres termes, de leur appliquer les critériums et les disciplines de la méthode historique. En raison même de ce que la guerre, prise dans son ensemble, constituait un seul fait, quoique se répercutant par des voies indirectes jusqu'aux régions les plus reculées du globe, l'étude de la guerre devait se développer sur un plan unique, embrassant tous ces aspects à la fois et pourtant ne négligeant aucune des données accessibles.

Aussi longtemps que la guerre a duré, on ne pouvait songer à l'exécution d'un tel programme. On pouvait tenter des études occasionnelles et partielles (quelques-unes ont été publiées sous la direction de la Division Economique), mais il était impossible d'entreprendre une histoire générale — et cela pour des raisons évidentes. D'abord toute étude autorisée sur les ressources des belligérants aurait influencé directement la conduite des armées. Aussi les gouvernements avaient-ils grand soin de soustraire à toute enquête les données de la vie économique, même celles auxquelles, en temps normal, le public a accès. En dehors même de cette difficulté, les collaborateurs qui eussent été qualifiés pour ces études étaient pour la plupart mobilisés et par conséquent hors d'état de se livrer à de pareilles recherches. Le plan d'une histoire de la guerre fut donc ajourné jusqu'au moment où les circonstances rendraient possibles dans chaque nation non seulement la communication des documents, mais la collaboration des spé-

cialistes, économistes, historiens, hommes d'affaires ; et où leur coopération à ce travail collectif ne pourrait plus donner lieu à des malentendus, ni quant à ses buts, ni quant à son contenu.

Dès la guerre finie, la Dotation reprit son plan primitif. Il se trouva qu'il s'adaptait assez bien, sauf quelques légères modifications, à la situation nouvelle. Le travail commença dans l'été et l'automne de 1919. Une première conférence des économistes composant le Conseil consultatif (*Advisory Board of Economists*), fut convoquée à Paris par la Division d'Economie et d'Histoire. Elle se borna à tracer un programme de courtes études préliminaires ayant trait aux principaux aspects de la guerre. Comme le caractère purement préliminaire de ces études fut encore accentué par le fait qu'elles portaient plus spécialement sur les problèmes urgents de l'Europe à ce moment, on décida de ne pas en faire des fragments de l'histoire générale mais d'y voir simplement des essais d'intérêt immédiat pour la période de l'après-guerre. Visiblement la conférence ne pouvait établir *à priori* aucun programme d'ensemble ; il fallait créer un instrument plus spécialisé que celui qui existait si l'on voulait entreprendre l'histoire économique et sociale de la guerre. Pour cela il fallait une enquête menée d'abord par une organisation nationale et ne faisant appel que subsidiairement à une coopération internationale. Aussi longtemps que les faits relatifs à l'histoire de chaque nation ne seraient pas parfaitement connus, il serait vain de procéder à des analyses comparatives et l'histoire de chaque pays constituerait elle-même un inextricable labyrinthe. On décida donc de dissoudre l'ancien Comité européen de recherches et de le remplacer par un Comité de direction (*Editorial Board*) dans chacun des principaux pays (ou par un seul directeur dans les petits pays). La tâche de ces Comités devait se concentrer, au moins pour l'instant, sur l'histoire économique et sociale de leur pays respectif.

La première démarche du Directeur général fut de choisir les membres de ces Comités de Direction dans chaque pays. Si le plan de la Dotation avait besoin d'une justification, il

suffirait de montrer les listes des noms de tous ceux qui, hommes de science ou hommes d'Etat, ont accepté la responsabilité de ces publications. Cette responsabilité est assez lourde, car elle implique l'adaptation du plan général aux conditions spéciales de chaque pays et à ses habitudes de travail. Le degré de réussite de l'entreprise dépendra du zèle avec lequel les collaborateurs de chaque nation accepteront d'y coopérer.

Une fois constitués les Comités de direction, un premier pas s'imposait pour la mise en train de notre histoire. Pas d'histoire sans documents. Avant tout il fallait rendre accessibles pour les recherches, dans la mesure compatible avec les intérêts de l'Etat, tous les documents de quelque importance relatifs à la guerre, locaux ou nationaux. Mais la constitution des archives est une lourde tâche qui appartient de droit aux Gouvernements et autres détenteurs de ces documents historiques, non aux historiens ou économistes qui se proposent de les utiliser. C'est une obligation incombant aux propriétaires qui les détiennent pour le compte du public. Les collaborateurs qui se sont chargés de cette partie de l'Histoire de la Guerre ne pouvaient que se borner à un rôle d'enquêteurs, et en acceptant la situation telle qu'elle était, résumer leurs découvertes sous forme de guides ou de manuels bibliographiques ; et peut-être aussi, en procédant à une comparaison des méthodes employées, contribuer à faire adopter celles trouvées les plus pratiques. Tel a été dans chaque pays le point de départ de nos travaux, quoiqu'on n'ait pas dans chaque cas rédigé sur ce point de monographie spéciale.

Pendant quelque temps il sembla qu'on ne pouvait dépasser cette première étape du travail limitée à la mise à jour des documents. Et si notre plan avait comporté le dépouillement des seuls documents officiels, on n'aurait guère pu aller au delà, car une fois certains documents catalogués comme « secrets », il y a peu de gouvernements assez courageux pour oser briser les scellés. Par suite, des mines de matériaux indispensables à l'historien lui restent inaccessibles, quoique leur publication ne puisse présenter bien souvent aucun inconvénient. Tant que l'état d'esprit né de la guerre pesait ainsi sur nos

recherches et risquait de les entraver pendant bien des années encore, il fallait découvrir quelque autre solution.

Heureusement cette solution a pu se trouver grâce aux souvenirs et aux impressions personnels, appuyés d'ailleurs sur des documents dignes de foi, de ceux qui, au cours de la guerre, ont participé à la direction des affaires ou qui, simples observateurs, mais favorablement placés, ont pu recueillir de première ou de seconde main une connaissance précise de certaines phases de la guerre et de leurs conséquences sociales. C'est ainsi qu'a pu être établi le plan d'une série de monographies historiques ou descriptives où les faits seront exposés, non à titre officiel, mais néanmoins de source autorisée, monographies qui se classent à mi-chemin entre le type des mémoires personnels et celui des rapports officiels. Ces monographies constituent le principal de notre œuvre. Elles ne sont pas limitées aux faits de guerre ni même à ses suites immédiates, car l'histoire de la guerre se prolongera longtemps après que celle-ci aura pris fin. Elles doivent embrasser aussi la période de « déflation » au moins assez pour permettre de se faire, sur les perturbations économiques dues à la guerre, un jugement plus sûr que ne le permettrait le seul examen des faits immédiatement contemporains.

Avec cette nouvelle phase du travail, la tâche des directeurs a pris un nouveau caractère. Le plan des monographies a dû être compris en raison des collaborateurs disponibles plutôt qu'en raison des matériaux existant comme c'est le cas dans la plupart des histoires, car les sources étaient aux mains des collaborateurs eux-mêmes. Ceci, à son tour, impliquait une nouvelle attitude à prendre en face du double idéal d'exactitude et d'objectivité auquel doit toujours tendre l'historien. Pour permettre à chaque collaborateur de donner toute sa mesure, il fallait éviter de l'enfermer dans le cadre d'un programme trop rigide : il fallait prévoir que les mêmes faits seraient présentés sur des plans différents et vus sous des angles variés, et que des événements y seraient compris qui ne rentrent pas strictement dans les limites de l'histoire. Il ne fallait même pas vouloir obtenir partout une stricte objectivité.

On ne pouvait empêcher une certaine partialité, née des néeessités de la eontroverse et de la défense. Mais cette partialité même est dans bien des cas une partie intégrante de l'histoire, les appréeiations des faits par les contemporains étant aussi instruetives que les faits mêmes sur lesquels elles portent. D'ailleurs le plan, dans son ensemble, est établi de façon que les monographies d'un même pays se contrôlent mutuellement ; là où ee ne serait pas le eas, nul doute que d'autres ouvrages parallèles, publiés dans les autres pays, ne puissent servir de eorreetif.

Outre ees monographies destinées à utiliser les sources, d'autres études sont en préparation ayant un earaetère teehnique et limité, et portant sur des points précis d'histoire ou de statistique. Ces monographies ont, elles aussi, le earaetère de travaux de première main, ear elles enregistrent des faits reeueillis assez près de leur souree pour permettre des vérifieations qui deviendraient impossibles plus tard. Mais d'autre part elles eonstituent aussi des applieations de la méthode eonstruetive par laquelle l'historien passe de l'analyse à la synthèse. Mais il s'agit d'une tâche diffieile et longue et qui eommenee à peine.

On pourrait dire, pour earactériser les premières phases d'une histoire eomme eelle-ei, que l'on n'en est eneore, suivant l'expression amérieaine, qu'à la « eueillette du eoton ». Les fils emmêlés des événements restent à tisser pour fabriquer l'étoffe de l'histoire. Dans un travail eonstruetif et eréateur eomme eelui-ci on peut être obligé de ehanger de plan et d'organisation.

Dans une entreprise qui implique une eoopération aussi eomplexe et aussi variée, il est impossible d'établir, autrement que d'une façon très générale, la part de responsabilité des direeteurs et des auteurs dans la rédaetion des monographies. En ee qui eoneerne le plan de l'Histoire de la Guerre dans son ensemble et son exéeution, c'est le Direeteur général qui assume la responsabilité ; mais quant aux arrangements de détail et à la répartition des travaux entre les eollaborateurs, c'est surtout l'affaire des Comités de direction et d'édition dans

chaque pays qui ont aussi à lire les manuscrits préparés sous leur direction. Néanmoins l'acceptation d'une monographie n'implique nullement l'approbation des opinions et conclusions qui s'y trouvent formulées. La Direction borne son rôle à s'assurer de la valeur scientifique des travaux, et à vérifier s'ils rentrent bien dans le cadre du plan adopté, mais les auteurs auront naturellement toute liberté de traiter les sujets à leur gré. De même aussi la Dotation, par le fait qu'elle autorise la publication de monographies, ne doit pas être considérée comme donnant son approbation aux conclusions qui s'y trouveront formulées.

C'est devant l'histoire seulement que la Dotation sera responsable : d'où résulte pour elle l'obligation de réunir et de présenter tous les faits et tous les points de vue aussi complètement et aussi exactement que possible, sans chercher à en éliminer aucun dès qu'ils sont essentiels à l'intelligence générale de la guerre.

*
* *

L'étude qui va suivre sous le titre général *La Marine marchande et la guerre* rentre bien dans le cadre de notre programme, car elle a pour but de faire revivre toutes les transformations qu'a subies notre organisation des transports maritimes pendant le cours des hostilités.

Le sujet était tellement vaste, que l'auteur a dû se limiter à l'étude *intérieure* des difficultés maritimes françaises : changements d'orientation du Gouvernement, adaptations successives des administrations à une crise de transports accrue.

Ce travail constitue une sorte de complément français à l'ouvrage publié par la Fondation Carnegie dans la série anglaise, signé du Secrétaire général du Conseil maritime interallié, M. Salter, et au cours duquel l'œuvre de coopération maritime internationale a été longuement développée.

L'auteur de la présente monographie des transports maritimes pendant la guerre a participé à divers titres à l'administration française de la marine marchande, et a été un des colla-

borateurs de M. Tardieu au Commissariat des Affaires de guerre franco-amérieaines. Aussi sommes-nous assurés que nos lecteurs trouveront dans les pages qui vont suivre des renseignements utiles sur les diffieultés maritimes françaises et sur les efforts qui ont été réalisés pour les résoudre au mieux des intérêts généraux du pays.

James T. Shotwell.

INTRODUCTION

La France, dont les possessions coloniales sont dispersées sur le monde entier, et qui a de grands intérêts à défendre outre-mer, devrait avoir une politique maritime adaptée à cette situation. Notre histoire est faite cependant de crises au cours desquelles les préoccupations continentales ou les exigences de notre politique intérieure l'ont emporté sur les nécessités de notre expansion maritime et coloniale.

Ainsi que l'a écrit Marcel Dubois dans son livre sur la *Crise maritime*, publié quelques années avant la guerre, nous sommes un peuple amphibie, et « la loi du destin français, loi pleine de promesses brillantes et de menaces graves », est de parer à ce danger.

En prévision des hostilités, la France avait surtout préparé sa défense continentale ; notre défense maritime et coloniale apparaissait comme une œuvre de second plan.

Bien vite, les prévisions des états-majors ont été dépassées, il a fallu improviser dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres ; à l'attaque imprévue des sous-marins allemands contre notre commerce maritime, opposer la défense appropriée et la contre-attaque. Les navires de guerre ne sont plus seuls entrés dans la lutte ; les navires marchands s'y sont trouvés engagés. Nos plans de transports, nos projets d'approvisionnement par mer ont été dès lors bouleversés.

Aussi l'examen de la politique et du fonctionnement des transports maritimes en France pendant la guerre fait-il apparaître un désaccord continuel entre ce qui était prévu et ce qui s'est produit. Nous avons été conduits ainsi, non seulement

à compléter notre organisation de transports, mais à en créer une nouvelle de toutes pièces lorsque la nécessité en est apparue.

C'est l'histoire de ces transformations que nous allons essayer de retracer en l'envisageant du seul point de vue français, c'est-à-dire en suivant principalement en France les modifications apportées de 1915 à 1918 au fonctionnement des transports maritimes en vue de parer au déficit de tonnage et de pourvoir au ravitaillement par mer.

Nous devrons faire allusion à quelques événements de guerre qui jalonnent la route à suivre et en marquent les grandes étapes ; nous essaierons aussi de montrer avec quel héroïsme les gens de mer répondirent aux efforts du Gouvernement pour obtenir la meilleure utilisation de notre tonnage et lutter contre les dangers de la guerre sous-marine.

Nous étudierons d'abord la période qui s'étend d'août 1914 à mars 1915, date de la promulgation du blocus des Alliés par les sous-marins ennemis. C'est celle où la direction des transports est entièrement confiée aux Départements militaires.

La deuxième va de mars 1915 à mars 1918, date de la mise en vigueur de la réquisition générale de la flotte de commerce en France, période de lutte ardente entre belligérants pour la liberté des mers, avec une étape décisive, le 6 avril 1917, par l'intervention américaine dans la guerre. Cette période est marquée pour l'administration des transports maritimes par la tendance vers la concentration des services entre les mains d'un ministère civil.

La troisième consacre la domination définitive des routes maritimes par les Alliés et va de mars 1918 à l'armistice et à la paix ; à ce moment-là, la France est enfin dotée d'une organisation définitive des transports maritimes avec un chef responsable.

Dans un dernier chapitre nous examinerons rapidement la politique française et alliée des transports maritimes au moment de la signature de l'armistice, période pendant laquelle s'élaborèrent des accords importants pour le ravitaillement et les achats de navires.

CHAPITRE PREMIER

La période de préparation

Il est vain de rechercher, dans les préparatifs français pour l'éventualité d'une guerre franco-allemande, les éléments d'une politique de transports maritimes.

A vrai dire, dans les préoccupations de l'état-major général, aussi bien au ministère de la Guerre qu'au ministère de la Marine, la flotte de commerce jouait un rôle secondaire. On envisageait certaines de ses unités comme devant renforcer les escadres ou constituer des flottilles de défense pour les passes ; on prévoyait l'utilisation des paquebots comme éclaireurs ou croiseurs auxiliaires ou comme navires-hôpitaux. Il y avait dans les projets élaborés les éléments essentiels d'une politique de défense navale. Le Gouvernement ne s'était pas préoccupé d'une politique de ravitaillement et de transports maritimes.

Les enseignements des guerres précédentes justifiaient d'ailleurs ce désintéressement apparent. En effet, la guerre de 1870-71, les guerres hispano-américaine et russo-japonaise, comme les conflits secondaires ayant surgi dans les trente dernières années du XIXe siècle semblaient prouver que les belligérants trouvaient toujours les affrètements dont ils avaient besoin dans l'immense réservoir des navires neutres. Ils devaient simplement louer ceux-ci plus cher que des bâtiments nationaux.

La guerre franco-allemande envisagée devait être, dans les perspectives généralement admises, une lutte d'armées, la flotte allemande pouvant difficilement, en raison des escadres

anglaises, dominer nos ravitaillements par l'Atlantique et la Méditerranée. La France, même privée de l'appui militaire britannique, devait assurer ses communications vitales entre l'Afrique du Nord et les ports de la Méditerranée, que seule la flotte italienne pouvait menacer.

Les mesures prévues s'inspiraient de ces préoccupations et visaient surtout :

1° La réquisition des navires charbonniers pour le ravitaillement des escadres et des bases navales et la réquisition des croiseurs auxiliaires et des navires-hôpitaux ;

2° La levée pour le service de la flotte ou de l'armée de terre des marins du commerce.

Utilisation militaire des navires de commerce

Sur ce point, l'état d'esprit de nos états-majors fut longtemps dominé par les souvenirs de la guerre de course dont les derniers exploits remontent aux guerres de la Révolution et de l'Empire. Abolie en 1836, après la déclaration de Paris signée par la France et l'Angleterre, « la course » était apparue à nouveau lors de la guerre de sécession entre les années 1861 et 1865. On se rappelle les exploits de l'*Alabama* capturant à lui seul 63 navires représentant avec leurs chargements plus de six millions de dollars.

Cette date marque la fin de « la course » au commerce maritime faite sur le mode ancien. La déclaration de Paris entrée dans le droit international et acceptée par tous les peuples maritimes défendait la guerre par les corsaires aux bâtiments marchands.

Seuls pouvaient être utilisés à la guerre sur mer les croiseurs inscrits sur les listes de la flotte ou les croiseurs auxiliaires, paquebots qu'on avait dès le temps de paix préparés à devenir des bâtiments de guerre et qui recevaient à la mobilisation une commission de navire d'Etat ainsi qu'un équipage militaire.

Avant 1914, nous avions prévu, pour notre part, l'armement

en croiseurs et éclaireurs auxiliaires de paquebots à grande vitesse. Les cahiers des charges relatifs aux contrats maritimes postaux assuraient la mainmise de l'Etat sur ces navires et le maintien à bord dans les conditions de la loi du 2 mai 1899 du personnel existant en temps de paix et qui se trouvait militarisé.

Nous donnons en annexe le texte de cette loi et la copie d'une disposition-type insérée dans un cahier des charges de compagnie subventionnée (annexe I, p. 99).

Le Ministre de la Marine avait, en outre, signé avec quelques armateurs des conventions particulières prévoyant la mise à la disposition de l'Etat de leurs navires. Nous donnons en annexe (II, p. 102) une copie du modèle de l'une de ces conventions.

On avait beaucoup discuté sur l'efficacité de ces dispositions. Pendant quelques années, l'état-major général de la marine avait prévu, pour un grand nombre de paquebots, des approvisionnements de canons et de munitions. Après 1900, le nombre de ces croiseurs auxiliaires fut diminué ; on n'en jugea pas moins indispensable d'assurer à notre flotte de guerre l'appoint de notre contingent de paquebots dont la rapidité était l'arme essentielle, l'armement proprement dit en ayant été sensiblement réduit.

En dehors de la flotte rapide, la marine de guerre avait besoin de ravitailleurs d'escadre : pétroliers, cargos et surtout charbonniers. Pour ceux-là, il ne devait pas y avoir changement de régime : ces bâtiments ne devenaient pas partie intégrante de la flotte de guerre, ils restaient bâtiments de commerce et placés sous le régime de la réquisition.

Cette réquisition, dont les formes étaient prévues par la loi du 3 juillet 1877, devait être exercée en matière maritime par les préfets maritimes et officiers de la marine ou du commissariat investis d'une mission précise à cet effet. A l'étranger les mêmes droits appartenaient à tout commandant de force navale, de bâtiment isolé ou aux gouverneurs des colonies et aux représentants diplomatiques et consulaires.

En ce qui concerne le personnel des bâtiments réquisitionnés, le règlement se bornait à dire : « L'état-major et l'équipage

sont tenus de *prêter leur concours*, toutes les fois qu'il ne s'agit pas d'armer le navire en qualité de croiseur auxiliaire. » Dans ce cas, en effet, c'était un équipage militaire qui prenait la place des marins de commerce.

Il y avait malheureusement contradiction entre la disposition particulière maintenant à bord de leurs navires les marins des bâtiments réquisitionnés et les règles générales de mobilisation des inscrits maritimes. La règle de principe du recrutement de la flotte par l'Inscription maritime voulait, en effet, que le marin du commerce suivît non le sort du bâtiment sur lequel il était embarqué, mais fût appelé à servir dans la flotte de guerre d'après sa classe de mobilisation.

L'Inscription maritime

Il nous faut dire à ce sujet quelques mots des règlements de l'Inscription maritime qui sont peu ou mal connus et dont l'influence a été grande sur notre politique de transports maritimes.

Tout marin du commerce qui exerce professionnellement la navigation maritime est *inscrit* ; il bénéficie de la sorte d'un statut spécial notamment au point de vue des retraites ouvrières et des accidents du travail. Enfin, il est assujetti à servir dans l'armée de mer à partir de 18 ans et dans des conditions de durée de service et de rappels spéciales.

L'origine de ce système remonte, on le sait, à Colbert. Il avait été créé pour des flottes de guerre composées de bâtiments à voiles, en vue d'obtenir sans difficultés les marins instruits nécessaires au service de l'Etat. De là, les avantages spéciaux accordés aux inscrits dès le XVIIe siècle, dans un temps où ni le service militaire obligatoire, ni les retraites ouvrières n'étaient institués.

Plus tard le système de l'Inscription maritime perdit une partie de son intérêt avec le développement de la navigation à vapeur et la transformation profonde de notre matériel de guerre. Il est vrai que la marine de commerce subit une

transformation parallèle et qu'elle put fournir, aux bâtiments de la flotte, des spécialistes, mécaniciens, électriciens, chauffeurs rompus au service à la mer et habitués à la vie spéciale des marins.

Malgré de vives critiques l'Inscription maritime survécut. Tous les marins du commerce étant inscrits maritimes furent astreints à servir dans la flotte, pour être rappelés dans l'armée de mer en cas d'appel pour exercice ou de mobilisation. Mais on s'aperçut, quelques années avant la guerre, que le réservoir de marins mis ainsi à la disposition de la flotte de guerre excédérait notablement ses besoins au moment des hostilités.

En effet, les inscrits maritimes étaient au début de la guerre au nombre de 211.000 environ ; sur ce chiffre 121.545 étaient susceptibles d'être appelés au service, les autres étaient soit trop jeunes, soit trop âgés, soit réformés. Sur ce nombre, 30.000 environ étaient au service de l'Etat, soit 92.000 mobilisables comme réservistes. Ce nombre était le double du chiffre des réserves nécessaires à notre flotte. Les inscrits disponibles pouvaient constituer un corps d'armée de 45.000 hommes qui serait remis à la disposition du ministère de la Guerre. C'est dans ces conditions que fut votée la loi du 8 août 1913 sur le recrutement de l'armée de mer, dont l'article 2 contient la disposition suivante :

« Les inscrits maritimes placés dans la réserve de l'armée de mer, *qui se trouvent en excédent aux besoins de l'armée de mer*, sont, quelle que soit leur classe ou leur spécialité, versés dans l'armée de terre. Ils sont soumis dans cette armée aux mêmes obligations que leur classe de mobilisation. »

Une entente des deux Départements : Guerre et Marine, devait réaliser l'application de la disposition de la loi du 8 août 1913. Elle ne fut pas acquise avant la mobilisation de 1914.

Le personnel de la flotte de commerce

Le Département de la Marine, qui n'avait pas besoin pour compléter la flotte de guerre de 45.000 inscrits environ, n'avait

pas fixé dans quelles conditions ces marins passeraient dans les cadres de l'armée de terre. On n'avait pas prévu davantage le nombre des marins à laisser à la disposition de la navigation commerciale pour permettre à celle-ci de continuer.

Au début des hostilités, les préoccupations contradictoires du ministère de la Marine devaient être dès lors, en l'absence de toute prévision précise, de trois ordres différents :

1° Assurer les besoins de la flotte de guerre en personnel ;

2° Verser à l'armée de terre le plus grand nombre possible de marins valides ;

3° Laisser à la marine de commerce les effectifs suffisants pour que les bâtiments réquisitionnés ou non continuent à naviguer.

Dans l'exécution, le ministère de la Marine dut improviser, comme l'indique M. René Julien La Bruyère (1), la mobilisation à la fois militaire et industrielle de la population maritime qui n'avait pas été préparée de longue date.

On verra que ces improvisations n'allèrent pas sans inconvénients graves.

Tels étaient, dans leurs grandes lignes, les programmes pour l'utilisation du personnel et du matériel de la flotte de commerce.

Quelle était cette flotte ?

Notre flotte de commerce

Nous avions, d'après les statistiques des douanes, en 1913, un tonnage total en jauge brute (voiliers et vapeurs de commerce) de 2.470.000 tonnes.

En 1906, notre tonnage n'était que de 2.047.952 tonnes ; nous avions donc augmenté notre flotte de 400.000 tonnes en 6 ans.

En voici la statistique par catégorie (voiliers et vapeurs) :

---

(1) La Bruyère (René), Contrôleur de la marine, *Notre Marine marchande pendant la guerre*, 1920, Payot, Paris.

	En tonnes de jauge brute		
	Voiliers	Vapeurs	Totaux
En 1906 notre tonnage comprenait.	783.751	1.264.201	2.047.952
En 1913 notre tonnage comprenait.	700.000	1.770.000	2.470.000

Cet accroissement de tonnage était dû à la dernière loi sur les primes à la marine marchande votée le 19 avril 1906 et qui avait eu, à la différence des lois précédentes, une influence heureuse sur le développement de notre marine marchande.

On peut dire, en effet, que depuis 1866, année après laquelle furent abolies les surtaxes de pavillon, la marine française avait cherché, sans le trouver jamais, un régime stable assurant sa prospérité. A l'abri des surtaxes, notre pavillon avait conservé certains trafics, développé son activité ; sans protection directe, il fut condamné à végéter surtout lorsque la navigation à voiles disparut devant la navigation à vapeur et que les nations industrialisées, comme l'Allemagne, prirent à côté de l'Angleterre une place de premier rang dans la concurrence maritime.

Les lois de primes se succédant aux dates suivantes : 29 janvier 1881, 30 janvier 1893, 7 avril 1902, avaient été des palliatifs provisoires et onéreux pour le Trésor quoique insuffisants ou même inefficaces. Ces lois avaient tout au moins permis à la flotte de commerce de ne pas disparaître.

Mais il faut dire combien notre flotte de commerce était insuffisante en tonnage pour assurer nos transports essentiels. Nous ne transportions pas sous pavillon français plus de 30 pour 100 du total de nos importations ou exportations par mer ; nous étions pour certains trafics, les transports de charbon par exemple, tributaires presque exclusivement des marines étrangères. On évaluait à plus d'un million par jour la « dîme du fret » payée ainsi avant 1914 aux armateurs étrangers.

La Ligue Maritime avait pris la direction d'un grand mouvement de rénovation de notre esprit maritime. Elle ne trouvait pas malheureusement, dans l'opinion générale du pays, le soutien indispensable. Toutefois, nous ne devons pas mécon-

naître les résultats de cet effort. A la veille de la guerre, l'approche du danger a ranimé les énergies nationales ; dans les affaires maritimes elles-mêmes ce renouveau est sensible. Le magnifique appel de Marcel Dubois à l'union des Français pour réaliser notre grande œuvre maritime date de quatre années à peine avant le début des hostilités. Il souligne l'effort heureux de la marine allemande née à côté d'une industrie puissante et fortifiée des liens étroits qui l'unissent à un commerce d'exportation en pleine conquête.

Malgré ces exemples, il semble que nous désirons surtout être un pays de transit facile ; nos ports s'ouvrent aux escales transatlantiques étrangères ; les lignes de navigation concurrentes des nôtres reçoivent chez nous le traitement le plus favorable.

Le désaccord s'accuse malgré tout entre cette politique maritime et notre expansion coloniale ; notre grand empire d'outre-mer reçoit beaucoup plus de navires étrangers que de navires français même pour le trafic métropolitain.

La dernière loi de primes votée le 19 avril 1906 semble marquer un arrêt dans cette politique d'abandon ; elle a, nous l'avons vu, permis d'augmenter notre tonnage ; elle a aussi donné une vie nouvelle à nos chantiers de construction navale.

Nos chantiers de construction maritime

Ceux-ci vivent d'une double clientèle : marine marchande et marine militaire ; ils pouvaient compter même sur des commandes de l'étranger mais les rudes concurrences anglaise, allemande et hollandaise ne leur laissaient guère de chance de glaner des ordres de l'extérieur malgré le taux des primes consenties par le budget.

La prime accordée en exécution de la loi du 19 avril 1906 était de 145 francs par tonne de jauge brute pour les coques de vapeurs et de 27 fr. 50 par 100 kilos pour les machines mises à bord. Ces primes étaient réduites des 3/10e pour les vapeurs destinés à des armateurs étrangers ; elles paraissent cependant assez fortes si nous rappelons que pour les simples cargos le prix de construction ne dépassait pas 300 francs la tonne.

Nous avons voulu savoir ce que le Gouvernement français a payé en primes à la construction, compensations d'armement et primes à la navigation, en exécution des diverses lois de primes votées de 1881 à 1906.

Le chiffre s'élève à 245.346.216 fr. 69 pour les primes à la construction et à 557.969.742 fr. 09 pour les primes à la navigation et compensations d'armement, chiffres très élevés puisque, totalisés, ils dépassent 800 millions de francs, mais qui paraîtront faibles quand nous les comparerons aux sommes payées aux armateurs étrangers pendant la guerre.

Grâce à la loi de 1906, la construction navale avait pris un certain développement. Nos chantiers atteignent en 1912 leur production maximum en bâtiments de commerce qui est de 200.000 tonnes par an. Ils améliorent leur production et perfectionnent leur outillage. Mais rien n'est prévu pour que ces chantiers puissent, en temps de guerre, continuer la construction des navires : leur personnel de toute catégorie est mobilisable et leur activité doit s'arrêter au lendemain de la déclaration de guerre.

Telle est la situation à la veille de la guerre : une marine de commerce beaucoup trop faible pour nos transports, mais qui paraît être en voie de réorganisation et de reconstitution, des chantiers actifs bien outillés et assez nombreux. Mais dans l'incertitude où se trouve le Gouvernement de la durée et des conditions mêmes des hostilités qui vont s'ouvrir, peu ou pas de plan d'utilisation du matériel et du personnel de la flotte de commerce. Pas d'organisation des chantiers privés pour la marine marchande.

Les inscrits maritimes sont encore tous rattachés à la marine de guerre qui n'en peut utiliser qu'une partie. Des bâtiments de commerce doivent être réquisitionnés pour compléter nos forces navales mais on n'en connaît pas le nombre.

Quant aux autres navires marchands qui représentent la majorité du tonnage commercial, il n'y a pas de prévision pour leur emploi et chaque armateur pourra garder la libre disposition de ses bâtiments, s'il sait recruter le personnel voulu pour les faire naviguer.

CHAPITRE II

Les transports maritimes au début des hostilités

Les réquisitions maritimes et le rôle du Ministère de la Marine

On sait la succession des dates tragiques : il n'est pas inutile cependant de les rappeler.

La mobilisation générale est décrétée en France le 1er août 1914 à 3 h. 40 ;

L'Allemagne nous déclare la guerre le 3 août 1914 à 5 h. 45 du soir.

L'Angleterre fait savoir aussitôt par un communiqué de l'Amirauté que la flotte anglaise s'opposera à tout passage des escadres allemandes par le Pas-de-Calais et à toute incursion de ces escadres contre notre littoral.

Le même jour, 3 août, l'Italie se déclare neutre dans le conflit qui s'ouvre.

Le 4 août, à 6 heures du soir, l'Angleterre entre effectivement dans la guerre.

Par ce développement rapide des événements, notre flotte se trouve devant une tâche simplifiée ; elle n'a plus à compter avec la flotte italienne et l'appui britannique lui est apporté sans réserves. Quelle que soit l'issue de la guerre, il semble, dès ce jour-là, que ni les transports maritimes, ni la guerre sur mer, ne vont donner lieu à des événements décisifs.

Les mesures de réquisition des bâtiments de commerce prévues dès le temps de paix entrent en vigueur dès la mobi-

lisation générale. Un décret du 31 juillet 1914 précise, d'ailleurs, que la réquisition pourra atteindre non seulement les bâtiments de commerce ou de plaisance français mais toutes marchandises se trouvant sur ces bâtiments, ou sur des bâtiments amenés en eaux territoriales françaises et qui seraient utilisables pour la défense nationale.

Le plan de réquisition s'effectue sans difficulté et les transports de troupes prévus par le ministère de la Guerre entre nos possessions de l'Afrique du Nord ou de l'Afrique occidentale et la Métropole se réalisent sans encombre sous la protection de notre escadre de la Méditerranée et par paquebots ou cargos réquisitionnés. Une seule de nos compagnies de navigation transporte pendant les premiers mois de 1914 plus de cent mille hommes de troupe en Méditerranée (1).

Quelques erreurs sont à noter cependant : des consuls dans leur hâte à renvoyer en France des marins atteints par la mobilisation générale obligent des navires français à désarmer à l'étranger faute de personnel pour les faire naviguer. L'administrateur des Établissements français de Saint-Pierre et Miquelon envoie, dès l'ordre de mobilisation reçu, des instructions à nos pêcheurs des bancs de Terre-Neuve pour qu'ils interrompent leur campagne et rentrent tous en France sans plus attendre. Des instructions du ministère de la Marine viennent un peu tard corriger ces erreurs excusables en raison du trouble des esprits et du sentiment profond des Français, pour qui la défense du pays par son armée et sa flotte doit primer toute autre considération.

Il résulte toutefois de cette situation qu'en grand nombre les navires de la flotte de commerce et de pêche sont désarmés en août 1914. A cette époque d'ailleurs les armateurs, incertains sur les dangers de la navigation et ayant vu mobiliser une partie de leurs équipages, ne peuvent qu'attendre une orientation et des moyens d'action.

---

(1) Cité par M. de Rousiers : *La Marine marchande française pendant la guerre*, article de la *Revue des sciences politiques*, décembre 1921, Félix Alcan.

La reprise de la navigation commerciale

Le Gouvernement se préoccupe de cette situation. Il lance les 17 et 29 août 1914 l'appel aux armateurs que voici, et qui a pour but de rappeler quel est le devoir imposé à l'armement par les circonstances de la guerre.

Appel aux armateurs,

« Le Ministre de la Marine rappelle aux armateurs français, au nom du Gouvernement, qu'ils peuvent et doivent s'efforcer de reprendre, sur toutes les mers, la navigation commerciale.

« Les dangers, du fait des hostilités, sont réduits à une proportion négligeable, les croiseurs de France et d'Angleterre assurent partout la sécurité de leurs nationaux. D'autre part, le décret du 13 août 1914 offre à tous les navigateurs la garantie de l'Etat contre les risques de guerre moyennant des formalités simples et rapides.

« La disparition de la flotte allemande commerciale pourchassée par les marines anglaise et française, obligée de se réfugier dans les ports, laisse dépourvue de moyens de transport une vaste clientèle dont le fret s'offre à notre pavillon.

« Il importe au premier chef que le pays maintienne sa vie économique aussi intense que possible, qu'il entretienne des rapports constants avec les marchés étrangers, tant en vue de son ravitaillement qu'en vue d'alimenter ses industries des matières premières indispensables.

« En poursuivant leurs entreprises, les armateurs français sauvegardent à la fois leurs intérêts et ceux de la nation. Quant aux équipages, étant donné les sursis largement accordés et qui seront prolongés aux inscrits embarqués, leur recrutement sera facile. Si, à cet égard, l'Armement rencontrait quelques difficultés, le Ministre de la Marine, prévenu des besoins individuels, prendrait les mesures nécessaires pour donner satisfaction. »

Le Ministre de la Marine :
Signé : Victor AUGAGNEUR.

Le Gouvernement avait facilité aux armateurs la couverture de leurs navires contre les risques de guerre en créant le 13 août 1914 une Commission interministérielle pour les risques de guerre dont la présidence fut confiée à M. Bloch, procureur général à la Cour des comptes. Nous donnons en annexe (III, p. 111) une note complète sur les conditions de fonctionnement de cet organisme qui a rendu les plus grands services,

La mobilisation des marins du commerce

Le désarroi auquel ces mesures gouvernementales devaient parer avait été causé plus peut-être par l'anxiété des esprits dans cette période critique que par la mobilisation elle-même du personnel marin. En effet, les mesures de mobilisation de ce personnel furent progressives et beaucoup moins brutales qu'on ne pouvait s'y attendre. Cette situation résultait du fait déjà signalé que la marine de guerre avait dans les ressources de l'Inscription maritime beaucoup plus d'hommes qu'il ne lui en fallait pour ses propres services.

Au 26 août 1914, alors que l'armée de terre avait déjà appelé toutes ses réserves, la marine avait levé seulement les inscrits âgés de moins de trente-trois ans, en spécifiant même que les marins embarqués au cabotage ne seraient pas touchés, ainsi que les capitaines au long cours, maîtres au cabotage, mécaniciens naviguant réellement.

Un essai peu satisfaisant avait mis quelques milliers d'inscrits à la disposition du Ministre de l'Agriculture pour effectuer les moissons. Cette mesure fut vite rapportée, les marins ayant mieux à faire que d'être utilisés à des travaux inconnus pour eux. Ils furent renvoyés au dépôt ou dans leurs foyers et attendirent des ordres.

En septembre 1914 le Gouvernement est parti pour Bordeaux. Dès ce moment, le Comité central des armateurs de France fait des efforts pour faciliter le recrutement des marins pour la reprise de la navigation commerciale. Les correspondances échangées à cette époque entre le Comité des Armateurs et le Gouvernement, que nous avons pu consulter et dont les extraits sont ci-joints (annexe IV, p. 116-123), ont presque toutes pour objet les difficultés de recrutement des équipages et les incertitudes ou les contradictions des ordres donnés aux diverses autorités chargées de faciliter ce recrutement.

Au mois de septembre 1914 une enquête est ordonnée dans les ports sur l'utilisation du personnel marin : elle se poursuit dans le cours des mois d'octobre et de novembre 1914 ;

226309

une circulaire ministérielle du 22 décembre 1914 met, pour un temps, fin à ces difficultés en décidant que tous les inscrits mobilisables de 18 à 47 ans seront appelés au service à *l'exception de ceux qui naviguent effectivement sur des bâtiments dont l'armement a été jugé indispensable aux intérêts généraux du pays.* C'est l'autorité maritime qui sera juge de ce droit au sursis d'appel.

On sait ce que firent dans cette dure période de la guerre les marins du commerce inutilisés à bord des bâtiments de la flotte et versés dans les formations de combat. La brigade des fusiliers-marins qui s'est illustrée dans la défense de Dixmude, le régiment des canonniers-marins, les groupes d'autocamions et d'autoprojecteurs furent composés pour la plus grande part d'inscrits maritimes. Ils ont montré une endurance, un mépris de la mort et une habileté manœuvrière qui ont fait l'admiration de tous.

Dix mois plus tard, au 20 septembre 1915, la situation des marins du commerce inscrits maritimes sera la suivante :

	Hommes
Au service de la flotte	97.000
Aux formations militaires de la marine	10.000
Versés à la guerre	6.000
Passés au recrutement et rappelés par les services du ministère de la Guerre	26.000
A la disposition de l'Armement de commerce et de pêche	20.000

Dès la fin de 1914 cette répartition est à peu près la même et le nombre des marins restés disponibles pour la navigation commerciale n'excède pas 20.000.

Le rôle du Sous-secrétariat de la marine marchande

L'Administration de la marine marchande n'a pas encore joué dans la question de l'utilisation de la flotte de commerce ou de l'appel des inscrits un rôle de premier plan.

Il faut dire que cette administration avait été jusqu'en 1913 dispersée entre différents ministères (Commerce, Travaux publics, Marine, Colonies, Finances, etc...).

Par décret du 27 mars 1913, les services principaux intéressant la Marine marchande et qui relevaient des Travaux publics et de la Marine militaire avaient été concentrés entre les mains d'un Sous-Secrétaire d'Etat rattaché au ministère de la Marine et qui portait le titre de Sous-Secrétaire d'État de la Marine marchande.

Le premier des Sous-Secrétaires d'État fut M. de Monzie. L'activité très grande qu'il déploya dans tous les domaines s'attacha surtout à l'élaboration d'un statut de la marine marchande et à la mise au point de toutes les questions graves laissées en suspens de par la dispersion même des services :

Conventions maritimes postales, pilotage, lois sur les gens de mer, conventions internationales pour la navigation, etc..., furent le principal objet de l'activité des nouveaux services.

L'embryon d'une organisation pouvant être intéressante pour le temps de guerre fut créé dans ce que le Sous-Secrétaire d'Etat appela l'Office des Transports Maritimes. Cet office devait servir d'organe de renseignements pour tous ceux qui s'intéressaient à la navigation commerciale, et maintenir une liaison plus étroite entre les services de la Marine marchande et l'extérieur.

Développé comme il convenait au début des hostilités, l'Office des Transports aurait pu être l'amorce de toutes les organisations de guerre que nous allons examiner et qui n'avaient pas été prévues dès le temps de paix.

Mais en 1914 le Sous-Secrétariat d'Etat de la marine marchande ne tarda pas à disparaître dans la tourmente. Un contrôleur général de la marine militaire, M. Lespcron, prit la direction des services à la fin d'août 1914 et l'exerça en liaison étroite avec le Ministre de la Marine dont il dépendait directement et qui eut au début des hostilités complètement entre ses mains notre politique de transports maritimes.

Le rôle du Ministère de la Marine

Le ministère de la Marine considère qu'il doit assurer la sécurité de nos routes maritimes et interdire les services postaux dans les directions où cette sécurité ne serait pas complètement assurée. En août 1914, une Commission interministérielle présidée par un délégué du chef de l'état-major général de la Marine, l'Amiral Moreau, décide d'arrêter certains services, par exemple ceux de la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie.

Une partie des services postaux de Méditerranée furent supprimés ; la Compagnie Générale Transatlantique suspendit la moitié de ses départs pour l'Algérie et la Tunisie.

Certaines lignes des Messageries Maritimes furent modifiées notamment celles qui touchaient à Constantinople.

Les principaux courriers furent réquisitionnés : *Provence*, *Savoie*, *Lorraine*, *Touraine*, de la Compagnie Générale Transatlantique furent armés en croiseurs auxiliaires ; *Flandre* et *Niagara* comme éclaireurs auxiliaires.

Ce n'est que plus tard que les très grands paquebots *France*, *Burdigala*, *Gallia*, *Lutetia* furent réquisitionnés comme bâtiments hôpitaux, ou comme croiseurs.

Bientôt, toutes les belles unités de la flotte française seront entre les mains du ministère de la Marine, les services postaux n'étant plus assurés que par des bâtiments de tonnage plus faible ou de vitesse réduite. C'est pourquoi le service rapide de la Sud-Atlantique sur l'Amérique du Sud ne va pas tarder à être supprimé ; les lignes de New-York de la Compagnie Générale Transatlantique seront réduites de plus de moitié et la tête de ligne reportée, après l'effort des Allemands sur Paris, du Havre à Bordeaux.

Toutes les questions concernant nos lignes régulières maritimes sont suivies par les services de la Marine marchande, mais les décisions sont prises par le Ministre de la Marine sur avis du chef d'état-major général et du contrôleur général de la Marine qui a pris la direction des anciens services du Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine marchande.

Au ministère de la Marine le service de l'Intendance est chargé des réquisitions et de toutes les difficultés juridiques soulevées par les importantes décisions dépendant de ce service.

Le régime des réquisitions maritimes

Il y aurait un volume important à écrire sur cette seule matière des réquisitions maritimes au cours de la dernière guerre. Nous ne pouvons qu'indiquer ici les principales difficultés soulevées par la réquisition et le règlement qu'elles ont provisoirement ou définitivement reçu de la part du Gouvernement.

L'organisation générale du service des réquisitions de navires fut la suivante : une décision ministérielle du 9 août 1914 (Marine) institua une Commission Centrale des Réquisitions Maritimes présidée par M. Guimbelot, contrôleur général de la Marine ; au-dessous de cette Commission centrale fonctionnèrent des Commissions mixtes locales d'évaluation qui furent instituées dans quatorze ports.

C'est l'évaluation des navires et des indemnités de réquisition qui constitue le principal problème à résoudre.

Le ministère de la Marine essaya de fixer, dès le début de la guerre, sa doctrine en matière de règlement des réquisitions en s'appuyant sur l'article 5 du décret du 2 août 1877 modifié le 31 juillet 1914 et qui s'exprime ainsi :

« L'indemnité est fixée en tenant compte, soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'administration ou s'il périt à son service soit. lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet s'il y a lieu. »

L'interprétation de cet article amène à poser deux graves questions :

Quelle indemnité doit recevoir l'armateur privé provisoirement de son navire, et quelle compensation quand le navire vient à être perdu sous le régime de la réquisition ?

Ces controverses, aujourd'hui terminées par des arrêts

définitifs de la Cour de cassation, ont duré 10 ans. Nous allons les résumer rapidement en faisant dès maintenant, et pour ne pas y revenir, l'exposé complet de la question des réquisitions maritimes telle qu'elle résulte des décisions du Ministre de la Marine. Les arrêts de justice intervenus longtemps après la fin de la guerre ne sont, en effet, que la conclusion d'une discussion inaugurée au début même des hostilités et qui n'a pas reçu de solution rapide.

1° Sur quelles bases devait être calculée l'indemnité de privation de jouissance due à l'armateur dépossédé de son navire ?

L'armement demandait que l'indemnité correspondît à la valeur d'utilisation du navire, c'est-à-dire qu'elle fût basée sur le revenu qu'aurait pu procurer le navire à son propriétaire par la location de celui-ci sur le marché libre des frets.

Le Comité des Armateurs avait, dès janvier 1915, sollicité du Ministre de la Marine de se reporter pour la fixation de cette indemnité aux conditions et tarifs de location des navires réquisitionnés arrêtés en Angleterre par un Comité d'arbitrage en octobre 1914. Le Comité des Armateurs recommanda à ses adhérents d'établir leurs demandes sur ces bases.

Le ministère de la Marine refusa et soutint qu'il devait à l'armateur :

1° L'intérêt du capital représenté par le navire dans la mesure où ce navire n'était pas déjà amorti ;

2° Une indemnité tenant lieu de fonds d'amortissement ;

3° Des frais d'entretien et de réparations.

Après bien des discussions, en novembre 1915, le Ministre de la Marine demanda au Conseil d'Etat un avis interprétatif sur l'expression « privation de jouissance ».

L'avis du Conseil d'Etat du 11 janvier 1916 (annexe V, p. 123) s'exprima ainsi :

« ... La fixation du loyer normal pourrait être faite en prenant comme point de départ la valeur locative moyenne du navire pendant une certaine période antérieure à la guerre, majorée d'une somme correspondant : 1° aux augmentations de dépenses mentionnées ci-dessus, et dont il serait dûment justifié ; 2° à l'usure normale du navire et de sa machine

causée par l'usage intensif qui pourrait en être fait ou par l'absence ou l'insuffisance d'entretien dans les cas où il n'apparaîtrait pas que cette seconde cause de préjudice puisse donner lieu à une indemnité de dépréciation ;

« Considérant que le loyer ainsi déterminé devait nécessairement assurer la rémunération totale du capital afférent à la partie de l'entreprise qui est envisagée, y compris le bénéfice normal sur lequel les armateurs ont pu compter lors de la constitution de ce capital, les intéressés se trouveront suffisamment indemnisés de la privation de jouissance qu'ils auront subie et seront mis à même de reprendre utilement, dès la cessation des hostilités, les services commerciaux indispensables à la prospérité du pays et de ses colonies. »

Le Conseil d'Etat ayant exprimé des vues plus larges que le Ministre de la Marine lui-même, les intéressés essayèrent de s'entendre, mais ils n'y parvinrent pas. C'est alors qu'il fut décidé d'attendre les décisions de justice au sujet de l'indemnité de privation de jouissance (nous en citerons quelques exemples en annexe VI, p. 129).

2° Quelle indemnité devait recevoir l'armateur dont le bâtiment avait été perdu sous réquisition ?

Sur ce point, la Marine n'acceptait tout d'abord de payer le prix du navire qu'à sa valeur d'avant-guerre, c'est-à-dire sans tenir compte de l'augmentation du prix des navires.

Les armateurs demandaient le paiement du navire au jour de la perte (1).

Pour fixer ce point essentiel et pouvoir enfin procéder à la liquidation des indemnités de perte des bâtiments réquisitionnés réclamées instamment par les armateurs, le Ministre de la Marine demanda au Conseil d'Etat un avis sur le règlement de l'indemnité et sur l'interprétation du décret du 31 juillet 1914. Le 6 novembre 1917, ce Conseil émit l'avis (voir annexe V, p. 125) que la valeur du navire *perdu devait être fixée à la date de la réquisition et non au jour de la perte* et que, dans le calcul de cette valeur intégrale, devaient entrer en ligne de

(1) Nous signalons à ce sujet l'étude de M. Ripert, professeur agrégé à la Faculté de Droit, chargé du cours de droit maritime à l'Université de Paris (circulaire du Comité des armateurs, n° 1081) démontrant que l'indemnité devait équitablement être évaluée au jour de la perte.

compte tous les éléments susceptibles d'influer sur la valeur du navire au jour de la réquisition.

Cet avis, d'après M. Ripert, s'est inspiré fortement de l'arrêt de la Cour de Cassation du 6 mars 1917 rendu en matière de prestations à l'armée et stipulant que : « La valeur de l'objet devait être appréciée à la date de la réquisition et que, d'autre part, l'indemnité corrélative devait être calculée en tenant compte uniquement de la perte que la dépossession de la chose impose au prestataire, abstraction faite du gain qu'aurait pu lui procurer la hausse des prix faussés, soit par la spéculation ou l'accaparement, soit par toutes autres circonstances imputables à l'état de guerre et notamment par l'exercice même du droit de réquisition ».

L'avis du Conseil d'Etat du 6 novembre 1917 ne donnait satisfaction ni au ministère de la Marine qui avait, jusque-là, prétendu indemniser les intéressés d'après la valeur d'avant-guerre des navires, ni aux armateurs qui réclamaient le paiement basé sur la valeur au jour de la perte. Cependant, le ministère de la Marine, pour lequel cet avis était encore plus favorable que la thèse de l'armement, se déclara lié par l'avis du Conseil d'Etat « tout au moins jusqu'au jour où, des jugements rendus par des tribunaux de l'ordre judiciaire compétents en la matière, ressortirait une jurisprudence basée sur des considérations différentes. »

C'est alors que les armateurs saisirent les tribunaux. Les uns rendirent leurs jugements dans le sens de l'avis du Conseil d'Etat du 6 novembre 1917, les autres dans le sens de la thèse de l'Armement.

La Cour de Cassation saisie de tous ces litiges consacre la doctrine adoptée par le Conseil d'Etat : l'indemnité allouée pour perte d'un navire sera calculée d'après la valeur du navire au jour de la réquisition.

Nous donnons en annexe (VII, p. 130) le résumé des principales décisions de justice intervenues en la matière. L'examen de ces controverses retarderait, en effet, trop longuement l'exposé que nous devons faire de l'organisation même de nos transports maritimes à la fin de 1914.

Nous désirons toutefois tirer une conclusion de ce qui vient d'être dit des réquisitions : les décisions du ministère de la Marine ont toujours été inspirées du désir de réduire au strict minimum les charges de l'Etat français en diminuant les indemnités de réquisition, qu'il s'agisse de privation de jouissance ou de perte de navire. Le ministère de la Marine ne paraît pas s'être arrêté à la pensée qu'il faut pour un armateur ayant perdu son navire le remplacer ; s'il est nécessaire de défendre les deniers publics, il n'est pas moins indispensable de ne pas priver l'Armement national des moyens de reconstituer son tonnage.

Quoi qu'il en soit, le ministère de la Marine ayant surtout pour but la préparation des forces navales à leur objectif de combat, a fait porter son effort sur la mise à la disposition des escadres des bâtiments de commerce qui leur sont utiles. C'est ainsi que du début des hostilités au 31 décembre 1915, 202 chalutiers, 186 cargos, 17 bateaux à voyageurs, 64 remorqueurs, 83 paquebots ont été réquisitionnés sans compter les chalands, dériveurs, bateaux-citernes, etc...

La Marine se préoccupe aussi de donner aux armées le plus grand nombre d'hommes tout en assurant, dans la mesure du possible, les besoins de la navigation commerciale : elle a pu réserver 20.000 hommes pour les bâtiments de commerce armés.

En 1914, le Gouvernement n'a pas encore d'inquiétude au sujet des transports maritimes. Le ravitaillement du pays est difficile et donne lieu à critiques, mais cette situation résulte beaucoup plus du désordre des chemins de fer, de l'encombrement des ports privés de moyens d'évacuation et de main-d'œuvre que du manque de navires. La France dispose de tous les bâtiments de commerce qu'elle veut ou peut affréter; les frets n'ont pas encore subi de hausse exceptionnelle.

Cependant, la guerre au commerce maritime a bien été commencée et n'a pas été sans provoquer de lourdes pertes.

La guerre au commerce maritime par les croiseurs allemands

L'Allemagne n'a pas eu besoin de croiseurs pour protéger ses navires de commerce disparus des océans au jour de la

déclaration de guerre, mais elle s'est servie de ses bâtiments de guerre rapides pour troubler pendant six mois les routes des Alliés.

On connaît les exploits des croiseurs allemands « Dresden », « Karlsruhe » et surtout ceux de l' « Emden »; ils remplirent leur rôle avec beaucoup d'audace et avec un succès relatif. En un mois et demi, l' « Emden » à lui seul coula dix-neuf navires anglais jaugeant ensemble 84.000 tonnes. Lorsque le 27 avril 1915, le « Kronprinz Wilhelm » fut interné en port neutre le dernier des bâtiments corsaires allemands était hors d'état de nuire et la guerre aux transports maritimes des Alliés semblait terminée; elle avait coûté aux marines neutres et alliées la perte de 69 navires d'une jauge totale de 281.513 tonnes, résultat important mais très faible cependant quand on le compare aux 25 millions de tonnes battant à cette époque pavillon allié.

C'est parce qu'elle n'avait pas menacé de façon sensible les relations par mer des Alliés avec le reste du monde que l'Allemagne décida de tenter le blocus des Iles Britanniques et de la Manche par l'intervention des sous-marins. On a dit ailleurs les raisons invoquées ; nous n'y reviendrons pas. En tout cas, un mémorandum du 4 février 1915, dont nous donnons le texte en annexe (VIII, p. 135), précise les conditions de ce blocus nouveau. Le 7 mai 1915 le « Lusitania » coulait.

La guerre sans merci des sous-marins

A cette guerre commerciale, les Alliés répondirent par un blocus complet, ou plutôt, car le mot blocus ne fut pas prononcé, par l'arrêt total du commerce en provenance ou à destination de l'ennemi (ordre en Conseil britannique du 1er mars 1915, décret français du 13 mars 1915).

On voit l'importance capitale de ce changement d'orientation. Avant ces décisions, seule la contrebande de guerre est saisissable et la liste des objets et matières qui la constituent est restrictive. Désormais, tout ce qui va vers l'ennemi ou

qui en vient sera susceptible d'arrêt, même si la destination est d'apparence neutre. L'ennemi lui-même coule sans avertissement ce qui va vers les ports alliés. Dès lors, plus de trafics licites, plus de navigation neutre assurée de la protection des traités. La guerre s'étend au commerce maritime qui se croyait à l'abri des captures et qui va sans doute, vu le danger et malgré le profit possible des voyages, éviter de naviguer au compte des Alliés.

Dans le second semestre 1915, la guerre sous-marine aux Alliés provoque la perte de 141 navires d'une jauge totale de 217.316 tonnes. En six mois, la guerre au commerce maritime permet de couler un nombre de navires double de celui que les croiseurs ennemis sillonnant les mers ont coulés en huit mois.

Telle est la menace qui, dès 1915, apparaît au Gouvernement français, et va faire subir lentement un changement dans sa politique de transports maritimes, ou plutôt qui va permettre d'inaugurer cette politique. A cette menace il faut ajouter des événements importants pour le cours de la guerre : la bataille de la Marne, l'arrêt des armées sur une ligne de tranchées, les expéditions décidées à Salonique et à Gallipoli, l'intervention italienne, la défaite russe. Chacun de ces faits aura pour résultat d'élargir le théâtre de la guerre, de rendre plus complexe encore la conduite des hostilités en donnant comme liaison à des champs d'opération éloignés des transports maritimes incertains de par leur nature même et que la guerre sous-marine va rendre plus incertains encore.

C'est un mois environ après la bataille de la Marne que le Gouvernement dut envisager un changement dans ses prévisions pour les transports de guerre. Il apparut dès lors que la guerre pouvait être très longue et qu'il faudrait s'organiser pour durer et « tenir ». Le manque de munitions pour notre artillerie était grave ; notre artillerie lourde devait être créée et approvisionnée, mais notre industrie métallurgique concentrée dans les régions du nord et de l'est était annihilée par l'invasion pour 80 pour 100 dans sa production de fonte, 75 pour 100 dans sa production d'acier, 90 pour 100 dans sa

production de minerai de fer, le bassin de Briey étant passé aux mains des ennemis.

Deux graves problèmes sont donc à résoudre immédiatement :

1° Créer une métallurgie de guerre ;

2° Assurer des transports de minerai, d'acier, de cuivre, nécessaires à cette métallurgie.

Or, nous l'avons vu, que représente notre flotte de commerce comme capacité de transport ? A peine le quart de nos importations normales par mer du temps de paix ; or, notre commerce par terre est à peu près supprimé ; l'Espagne, la Suisse, l'Italie, pourront nous fournir par chemin de fer peu de matières premières ; notre flotte de commerce elle-même est réduite de moitié par les réquisitions maritimes.

Aussi le programme initial des transports maritimes s'élargit-il dès la fin de 1914 de façon singulière ; il apparaît déjà que les affrètements ordinaires sur le marché des frets et la réquisition de la flotte de commerce française ne vont pas suffire à résoudre le problème. La défense nationale exige que notre politique des transports maritimes passe au premier plan des préoccupations du Gouvernement, car il s'agit du ravitaillement de l'armée dont dépend l'issue de la guerre.

Qu'on prononce ou non le mot de blocus, nous sommes, en France, désormais, dans la position d'une immense place forte qu'on s'efforce d'entourer et de couper de ses ressources par l'interruption de ses communications.

CHAPITRE III

Le Ministère de la Guerre inaugure une politique de transports maritimes

Le ministère de la Guerre va, dans cette phase décisive des hostilités, inaugurer une politique de transports maritimes.

Après le retour de Bordeaux au début de 1915, le ministère de la Guerre est divisé en deux grandes directions : la première, la direction générale des services est confiée au général Godin, et la seconde, la direction générale du ravitaillement, confiée au contrôleur général Mauclère. A cette époque, le ministère de la Guerre a encore la haute main sur tout, qu'il s'agisse de l'armée ou des populations civiles.

Mais chaque service du ministère de la Guerre fait ses propres transports maritimes, sans liaison avec les autres : la direction de la cavalerie commande à l'étranger ses chevaux et ses fourrages, la direction de l'artillerie commande ses munitions et ses approvisionnements, la direction des poudres ses explosifs et ses minerais.

Seul, au-dessus des deux directions du ministère de la Guerre, le quatrième bureau de l'état-major général, dirigé par le colonel Gassouin, centralise tout ce qui a trait aux transports maritimes et notamment aux réseaux ferrés et a, par conséquent, la haute main sur les plans de transports maritimes. C'est de là que va partir le premier effort d'unification.

Pour y parvenir le colonel Gassouin fait nommer une Commission militaire des Ports maritimes au ministère de la Guerre

en mai 1915. Elle réunit des délégués des Travaux Publics, chargés jusqu'alors de l'exploitation des ports, de l'état-major général et de l'Intendance militaire, principal importateur. Elle a pour objet de faciliter les approvisionnements de l'armée et des populations. Cette Commission est présidée par le colonel Gassouin. Elle comprend le colonel Bruzon, MM. Chargeraud et de Joly, délégués des Travaux publics; le contrôleur de l'armée Maurice Denis, adjoint au contrôleur général Mauclère, et M. Nunzi, secrétaire de la Commission.

Un Sous-secrétaire d'Etat, M. Thierry, est adjoint au ministre pour diriger les services d'intendance et de ravitaillement.

Dans les ports comme Marseille, Bordeaux, Le Havre, l'Intendance a organisé un service de transit maritime et militaire dépendant de cette Commission interministérielle et du ministère de la Guerre. Dans les ports d'importance moindre, les services de l'Intendance assurent seuls le service du transit.

Des résultats extrêmement importants sont obtenus dès ce moment-là par la Commission. On arriva à importer 400.000 tonnes de céréales par mois ; car en supplément aux besoins strictement français il fallait assurer les importations pour la Suisse. Il n'en régnait pas moins dans les programmes et leur exécution un désordre auquel il fallait porter remède.

En septembre 1915, fut créée la Section du Transit Maritime et des Affrètements généraux au ministère de la Guerre dont la direction fut confiée à M. Nunzi.

Le premier soin du nouveau directeur fut de fortifier l'organisation des agences des transports maritimes à New-York et à Londres. New-York, point central des importations destinées au ravitaillement de la France ; Londres, centre où se traitaient les affrètements de navires nécessaires pour compléter l'insuffisance du tonnage français.

M. Thierry, Sous-secrétaire d'État de l'Intendance et du Ravitaillement, dans un discours, le 14 juin 1916, à la Chambre des Députés, signala dans ces termes les résultats ainsi obtenus :

« L'année dernière, j'ai trouvé juxtaposées une direction de l'Intendance et une direction du ravitaillement ; cette superposition n'avait aucune raison d'être et, d'un commun accord avec la direction du ravitaillement elle-même, cette dernière a été supprimée. De cette direction du ravitaillement me sont arrivés quelques fonctionnaires, notamment un officier du cadre auxiliaire à trois galons que je savais être dans la vie civile un agent d'affrètement très intelligent (1). Je l'ai fait venir et lui ai demandé :

« — Que faites-vous ici ?

« — A peu près rien. Quand on a besoin de faire un affrètement et qu'on le trouve délicat, on me consulte. »

« Je répondis à cet officier :

« — Ne voyez-vous pas venir une crise formidable du fret et une « augmentation énorme des importations ? »

Il m'a répondu : « — J'en suis très soucieux. »

« Alors, j'ai décidé de fonder un bureau d'affrètement rattaché à l'Intendance qui déjà possédait la direction du transit dans les ports. J'en dirai un mot en passant pour rendre hommage au zèle qu'y déploient ceux qui en sont chargés. Le 1er septembre 1915, j'ai fondé ce bureau avec six officiers subalternes et six soldats à 25 centimes par jour, moins de 2.000 francs par mois. Ils sont arrivés à gérer 140 navires : c'est la plus grande compagnie d'affrètement de France, avec des frais généraux réduits à zéro.

« Ce bureau a combiné son action avec celle de la direction du transit dans les ports. Il a réuni tous les affrètements, artillerie, génie, cavalerie, colonies, intendance, etc..., sans compter ceux que nous faisons pour la population civile.

« De grands navires partaient sur lest pour l'Amérique et revenaient avec 1.200 chevaux; j'ai pu, grâce à mes agents, — je ne m'en fais pas gloire, mais je connaissais assez ces détails pour les exploiter, chez eux, par de meilleures méthodes, — charger sur ces bateaux avec 1.200 chevaux, 5.000 tonnes d'avoine et 1.000 tonnes d'acier.

« De plus, je m'étais renseigné au ministère des Travaux publics et j'ai su que la plus forte importation mensuelle des ports français était de 2.800.000 tonnes en temps de paix ; or, j'ai constaté, à mon grand effarement, que l'État seul importait 3.600.000 tonnes et plus par mois, soit un million de tonnes de plus que la réceptivité officielle.

« C'est grâce à ce régime combiné des affrètements et du transit que nous avons pu mieux organiser le rendement de nos ports et éviter les surestaries. Quand je suis entré à l'Intendance, elle payait 100.000 francs par jour de surestaries, mais mes agents du transit se

(1) Il s'agissait de M. Nunzi déjà cité.

sont arrangés pour mettre les surestaries à la charge des entrepreneurs de débarquement par d'habiles contrats sans précédents. Le mois dernier, nous avons déposé sur les quais des ports français 4 millions de tonnes, si bien que nos chemins de fer se sont trouvés en retard, la rotation du rail n'a pas été égale à la rotation de l'hélice ; mais peu importe, et je rends hommage au discernement de ceux qui ont pu rendre ce résultat possible. »

La base même de l'organisation que M. Thierry définissait ainsi était dans les services militaires d'intendance dépendant du ministère de la Guerre, ceux-ci ayant fait, dans les ports, des ententes locales avec les représentants de la Marine et des Ponts et Chaussées. Il n'était pas de trop, en effet, de l'union des autorités locales pour lutter contre la crise qui allait grandissant et qui se traduisait par les caractères suivants : encombrement des quais, difficulté des débarquements et des évacuations provoquée par une augmentation des arrivages et la crise des transports intérieurs. L'année 1915 est décisive à cet égard.

La crise des transports et l'élévation des frets

Dès la fin de 1914 les frets ont commencé à prononcer une hausse marquée. Voici des chiffres significatifs et qui se rapportent à la moyenne mensuelle des affrètements en time-charter calculés en francs et par tonne.

1914		1915	
Avril	4 fr. 60	Janvier	13 fr. 70
Août	5 fr. 40		
Septembre	5 fr. 25	Février	15 fr. 20
Octobre	5 fr. 60		
Novembre	8 fr. 15		
Décembre	10 fr. 60	Mars	16 fr. 35

Le taux moyen de location des navires a donc triplé du mois d'août 1914 au mois de mars 1915. Cette augmentation s'explique par les considérations que résume le rapport à

l'assemblée générale du Comité Central des Armateurs de France (12 mars 1915) :

« La hausse tient en premier lieu au fait que le tonnage des navires immobilisés dans le monde entier représente à peu près 25 pour 100 du tonnage mondial. D'autre part, le tonnage marchandises est loin d'avoir diminué dans la même proportion, de sorte que la demande de navires se maintient à peu près en présence d'une offre très réduite. Mais d'autres éléments pèsent d'un bien autre poids : le prix du charbon de soutes se trouve porté à des taux inouïs, les frais de manutention et d'entretien augmentent en raison de la difficulté et du prix de la main-d'œuvre. Le prix des approvisionnements monte également. L'encombrement des ports amène ce résultat qu'après une traversée de courte durée un navire est obligé de rester parfois quatre ou cinq semaines dans son port de déchargement, perdant ainsi trois ou quatre voyages.

« Enfin, le risque de guerre et les primes nécessaires pour le couvrir, l'élévation des taux d'assurances maritimes contre le risque de mer viennent encore augmenter les dépenses auxquelles l'armateur est obligé de faire face et dont le fret supporte partiellement le poids. Il faut bien se rendre compte également que l'état de guerre a produit une rupture d'équilibre marquée entre les importations et les exportations de l'Europe. Celle-ci s'est ouverte à l'entrée en supprimant les droits à l'importation sur une quantité de marchandises qui lui étaient nécessaires, et en même temps elle s'est fermée à la sortie en prohibant l'exportation d'une foule de produits. Par suite, les voyages de sortie d'Europe s'exécutent généralement sur lest et le fret de retour doit faire face aux frais de voyage dans les deux sens. »

C'est ainsi qu'apparaissent au début de 1915 les prodromes de la crise des transports maritimes qui va, en 1916 et 1917, atteindre sa plus grande intensité.

L'encombrement des ports

Pour en donner une idée précise, nous avons étudié le trafic d'un port particulièrement touché par la guerre, Le Havre. Ce grand port, qui était en 1914 le principal marché des cafés et des cotons et d'où partaient les grands paquebots français sur l'Amérique, a perdu par la guerre une partie de son importance comme point de départ des courriers rapides,

mais a accru dans des proportions que nous allons apprécier son activité commerciale. Les chiffres des navires entrés en 1913, 1915 et 1916, ainsi que ceux des marchandises importées et renvoyées vers l'intérieur, sont ci-dessous et se passent de commentaires :

Années	Navires rentrés (nombre)	Tonnage brut (tonneaux)	Moyenne mensuelle (tonneaux)	Augmentation par rapport à 1913 (pour 100)
1913	6.548	5.405.000	450.458	..
1915	8.782	7.996.612	666.384	48
1916	11.592	8.741.243	728.437	60

Importations en tonnes de marchandises

Années	Arrivage par mer	Moyenne mensuelle	Augmentation par rapport à 1913 (pour 100)
1913	3.003.566	250.297	..
1915	4.424.900	368.741	47
1916	5.981.100	498.425	99

Expéditions vers l'Intérieur

Années	Chemin de fer (tonnes)	Moyenne mensuelle (tonnes)	Par canal (tonnes)	Moyenne mensuelle (tonnes)
1913	1.346.000	112.166	308.000	25.666
1915	3.054.000	254.500	749.000	62.416
1916	3.160.557	263.379	1.471.988	122.665

Bien que les exportations aient diminué de 57 pour 100 en 1915 et de 51 pour 100 en 1916, le transit s'est accru d'une façon considérable ainsi que le prouvent les chiffres ci-dessus qui marquent une augmentation des *importations* de 48 pour 100 en 1915 et de 60 pour 100 en 1916 au point de vue du tonnage des navires ; de 47 pour 100 en 1915 et de 99 pour 100 en 1916 au point de vue du tonnage des marchandises.

Avant la guerre, sur 250.297 tonnes débarquées mensuellement on n'en réexpédiait vers l'intérieur que 137.800 ; en 1915, on expédie 386.000 tonnes sur 498.500; la proportion passe de 55 à 77 pour 100 (1).

L'accroissement de ces réexpéditions vers l'intérieur oblige à achever rapidement les voies de dérivation et à développer la navigation par le canal de Tancarville et la Seine.

Des Commissions de port composées de techniciens militaires et civils assurent l'unité de direction ; les voies de chemin de fer et les voies fluviales sont militarisées.

Or, pour faire face à ce trafic accru et doublé en marchandises quel personnel spécialisé utilise-t-on ? Les arrimeurs, charbonniers, camionneurs, magasiniers étaient au Havre en 1913 au nombre de 7.351, ils ne sont plus que 4.580 en août 1916. A ce chiffre réduit s'ajoute une main-d'œuvre disparate 1.535 prisonniers, soldats, coloniaux (Kabyles, Sénégalais), quelques étrangers et des femmes.

La même situation se retrouve à Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille. Les petits ports sont pour le moment inutilisés ; nos grands ports, au contraire, développent au maximum leur rafic dans la même crise de main-d'œuvre, de transports par voie ferrée ou par voie d'eau.

Nous manquons, dès 1915, de wagons pour satisfaire au trafic : sur un stock de 360.000 wagons à marchandises, 40.000 sont passés aux mains de l'ennemi au lendemain des batailles d'août 1914 ; or, les armées disposent d'un nombre de wagons sans cesse croissant au détriment des transports intérieurs. M. Louis Dubois, député et rapporteur du budget des Travaux Publics à la Chambre, signale que les douze principales gares-ports du réseau de l'Etat ont reçu, en 1915, 10.404.000 tonnes de marchandises alors qu'elles n'en avaient reçu que 6.017.000 tonnes en 1913. Nos importations se font toutes par mer et sur 32 millions de tonnes reçues par la France en 1915, 31 millions entrent en douane par nos ports.

---

(1) Chiffres cités par M. Laurent Toutain, membre de la Chambre de commerce du Havre, dans sa brochure sur le port du Havre.

Ce réveil brutal de notre trafic maritime apparaît dès le début de 1915. Marseille n'a en janvier 1915 que 51 pour 100 de son trafic normal ; en février 1915, ce trafic passe à 123 pour 100 et se développe sans arrêt. Bordeaux reçoit, en 1915, 1.090.833 tonneaux de navires de mer de plus qu'en 1913.

Nous pourrions multiplier les chiffres qui résumeraient cet accroissement de nos importations et l'encombrement des ports et des voies ferrées qui en résulte. La première conséquence de cet état de chose est le paiement par le Trésor français de surestaries très lourdes pour les navires en attente : c'est l'élévation du prix des frets, c'est l'augmentation du prix des navires et la difficulté de se procurer du tonnage (1).

L'augmentation du prix des navires

Les frets, nous l'avons vu, avaient triplé en 1913 ; au début de 1915 le prix des navires ne manque pas de suivre cette progression. Alors que la tonne de vapeur neuf valait au 1er janvier 1914, pour un navire de 7.500 tonnes dw., en livres sterling £ 6.5, elle valait au 1er janvier 1915 £ 8. et au 1er avril 1915 £ 9.6.

D'autre part, les Gouvernements de tous les pays belligérants ou neutres commencent à restreindre la vente des navires et instituent un contrôle sur les opérations de leurs nationaux à cet égard.

En Belgique, un arrêté royal du 23 février 1915 soumet, pour la durée de la guerre, sous peine de nullité, à l'approbation du Gouvernement, la vente de tout navire belge à des étrangers.

---

(1) Nous avons retrouvé à ce sujet une étude intéressante publiée au mois de septembre 1915 par un Comité dépendant du ministère des Affaires étrangères et portant le titre de Comité de Restriction des Approvisionnements et du Commerce de l'Ennemi. Au cours de cette étude, l'auteur évalue à 400 millions de francs le coût total des surestaries payées aux navires déchargeant trop lentement dans nos ports pendant une année ; d'où charge pour le Trésor, élévation des taux de fret, mauvaise utilisation du tonnage ; d'où suppression de l'efficacité des navires marchands pour moitié environ de leur capacité de transport, résultat que n'atteindront jamais les sous-marins ennemis, même au plus fort de leur guerre au commerce.

En Grande-Bretagne un acte du 10 mars 1915 déclare nul et non avenu tout transfert effectué postérieurement au 12 février 1915 d'un navire britannique enregistré au Royaume-Uni.

En Italie, un décret royal du 1er avril 1915 interdit l'exportation des navires italiens et leur vente aux personnes qui n'ont pas les qualités requises pour en être propriétaires.

En Russie un décret du 2/15 novembre 1915 interdit le transfert sous pavillon étranger de tout navire de commerce sauf autorisation spéciale accordée.

Fin 1915 ces mêmes dispositions sont prises en France ainsi qu'en Allemagne, en Autriche-Hongrie, au Brésil et au Danemark.

La crise maritime apparaît donc en 1915 sous son triple aspect :

1° Elévation du prix des navires et du fret ;

2° Difficulté de trouver des navires à louer ou à acheter ;

3° Congestion des ports et difficulté d'évacuation des marchandises vers l'intérieur.

Le ministère de la Guerre a pris la direction de la lutte contre ces graves difficultés, mais si son rôle reste prééminent, d'autres administrations s'occupent encore des transports maritimes ; des mesures sont proposées ou décidées par elles pour parer au déficit de tonnage. Dans le même moment une évolution se dessine qui conduit le Gouvernement à dessaisir peu à peu le ministère de la Guerre de sa tâche et à la confier à un ministère civil.

C'est le moment où le Sous-Secrétariat de la marine marchande est reconstitué (décret du 13 mars 1915 et arrêté ministériel du 16 mars 1916) et confié à M. Georges Bureau, député. Le Sous-Secrétaire d'Etat n'a pas à ce moment-là de pouvoirs réels sur le fonctionnement des transports maritimes et il envisage surtout la préparation de la période d'après-guerre. Le Conseil supérieur de la marine marchande se réunit, des Commissions fonctionnent ; l'une d'elles, présidée par M. Meline, étudie les relations maritimes avec la Russie. La Commission de la marine marchande de la Chambre elle-

même, sous la présidence de M. Guernier, élabore une vaste enquête sur les conditions qui devront être faites à la marine marchande et aux ports français après la guerre.

Il y a dans cette œuvre de 1915, un ensemble de documents et d'études qui pourront être utilement repris lorsqu'il faudra présenter au Parlement des projets destinés à donner à la marine marchande le statut législatif qu'elle réclame et qui remplacera le régime des primes périmé.

Déjà s'élabore, sous la pression des événements, une politique élargie des transports maritimes, et se manifeste une évolution qui va progressivement dessaisir les ministères de la Guerre et de la Marine de la direction des transports maritimes, ceux-ci étant confiés à une administration civile.

CHAPITRE IV

Les divers services des transports maritimes sont groupés et rattachés à un ministère civil

Nous voici en 1916 : les frets augmentent dans la proportion que nous avons signalée, quintuplant les taux d'avant-guerre ; il apparaît que non seulement il faut, comme on l'a réalisé ou tenté, grouper les services des départements militaires s'occupant des affrètements, rechercher les acquisitions de tonnage neuf, acheter même quelques bateaux pour le Gouvernement, mais aussi veiller à la meilleure utilisation du tonnage portant le pavillon français. Déjà dans le début de 1916, la marine marchande française a perdu 300.000 tonnes de vapeurs coulés par les sous-marins. La question des transports maritimes commence à apparaître au premier plan des inquiétudes gouvernementales.

Le Comité des Transports Maritimes

Le Sous-Secrétariat d'Etat de la marine marchande, reconstitué depuis mars 1915, s'efforce de jouer un rôle dans cette organisation. Mais comme il dépend encore du ministère de la Marine c'est ce ministère qui prend l'initiative de demander la création d'un organisme interministériel, prenant le titre de Comité des Transports Maritimes.

Ce Comité, créé par décret du 29 février 1916 (annexe IX, p. 136), est ainsi composé :

Président : M. Nail (Louis), sous-secrétaire d'Etat à la marine.

Membres : MM. Rouchon-Mazerat, inspecteur général du commissariat de la marine, conseiller d'Etat en service extraordinaire ; Chapsal, directeur du ravitaillement de la population civile au ministère du Commerce ; Gout (Jean), ministre plénipotentiaire, sous-directeur au ministère des Affaires étrangères ; Blum (Léon), chef du cabinet du Ministre des Travaux publics, maître des requêtes au Conseil d'Etat ; Wahl, ingénieur en chef de 1re classe du génie maritime, détaché en mission au ministère des Colonies ; Cablat, administrateur principal de l'inscription maritime au sous-secrétariat d'Etat de la marine ; Nunzi, adjoint à l'Intendance, chef de la section du transit et des affrètements généraux au ministère de la Guerre ; Weiss, inspecteur général des mines, directeur des mines, des distributions d'électricité et de l'aéronautique au ministère des Travaux publics ; le colonel Gassouin, chef du quatrième bureau à l'état-major de l'armée ; le capitaine de frégate de Pianelli, de l'état-major général de la marine.

Secrétaire : M. L. Ginon, commissaire de 1re classe de la Marine.

Organe consultatif n'ayant pas de pouvoirs propres, le Comité des Transports Maritimes a cherché à intensifier le rendement de nos moyens de transport :

1° En contrôlant leur utilisation et en empêchant des voyages n'ayant pas d'intérêt pour le ravitaillement du pays ;

2° En ramenant ainsi au trafic français quelques vapeurs qui pratiquaient l'intercourse, ainsi que nos grands voiliers, qui restaient de longs mois sans visiter nos ports ;

3° En favorisant l'armement au cabotage de navires de grande pêche ;

4° En centralisant les besoins de transport de façon à utiliser les navires à plein ;

5° En recherchant du fret pour des marchandises placées en dehors des courants de trafic intense (minerais, denrées coloniales, machines agricoles, etc..., etc...).

Contrôle de la flotte de commerce française

Le décret du 4 avril 1916 fut le premier acte du Comité. Ce décret mérite une mention particulière. Il constitue la première mesure gouvernementale pour assurer le contrôle de l'utilisation de notre flotte de commerce restée libre.

Ce décret interdit aux navires français les voyages de port étranger à port étranger, et les voyages, au départ de France, qui ne présentent pas un caractère d'utilité pour le ravitaillement du pays. Les bâtiments voulant enfreindre cette règle doivent se munir d'une autorisation particulière du ministre de la Marine.

A dater de ce décret commence la série des mesures de restriction et de contrôle de la marine marchande qui vont aboutir, deux ans plus tard, à la réquisition générale, mais en passant par des étapes si difficiles à suivre dans leur complexité que nous devons consacrer un développement spécial à cette évolution administrative.

Le Comité des Transports maritimes est une Commission consultative ; il n'a rien d'un conseil exécutif, chacun des Départements ministériels gérant une flotte affréteur ou acheteur de tonnage conserve jalousement son indépendance, bien que chacun soit représenté au sein de ce Comité.

A cette époque, il y a : d'une part, au ministère de la Guerre, la flotte dirigée par M. Nunzi; la flotte des *Charbons* aux Travaux publics ; la flotte pour les approvisionnements de la marine militaire au ministère de la Marine ; la flotte de la Hudson's Bay au ministère du Commerce pour le ravitaillement civil.

Chaque département ministériel conserve donc son autonomie pour l'administration de sa propre flotte ; il y a simplement, autour du Comité des Transports Maritimes, accord au sujet des programmes.

Malgré les résultats intéressants obtenus, il semble, au bout de quelques mois d'essai, qu'il faut aller plus loin, et on s'achemine dès lors vers la solution suivante : le ministère de

la Marine sera dessaisi du contrôle des transports maritimes, le Comité des Transports Maritimes, organe consultatif, sera supprimé et remplacé par un directeur général dépendant d'un ministère civil.

En raison des résistances des services dépossédés cette tendance n'apparaît pas clairement dès la fin de 1916. Une période confuse se place entre un premier décret du 18 novembre 1916 et un second décret du 14 décembre de la même année, le second complétant et corrigeant ce que le premier avait de provisoire.

Création d'une direction des transports maritimes

Le 1er décret du 18 novembre 1916 institue une direction générale des transports et importations et confie cette haute fonction à M. Claveille, directeur des chemins de fer de l'Etat, précédemment chargé de la direction générale des fabrications au Sous-Secrétariat de l'artillerie et des munitions.

Aux termes de ce décret, le Directeur général des Transports et Importations est chargé de prendre toutes les mesures relatives à l'organisation et à l'amélioration des transports par voie ferrée, par voie fluviale et par voie maritime, ainsi que du rendement des ports. Il a notamment dans ses attributions :

L'organisation des plans de transport pour l'ensemble des besoins économiques et commerciaux du pays ;

La détermination des ordres de priorité pour les expéditions ainsi que pour les importations ;

Le contrôle des départs et des arrivées des navires affrétés pour les services publics.

Dans la zone des armées, le Directeur général des Transports et Importations agit sous l'autorité du général commandant en chef.

En ce qui concerne les transports par voie ferrée dans la zone de l'intérieur, il agit sous l'autorité du Ministre de la Guerre.

Des arrêtés pris par les Ministres de la Guerre et des Travaux publics doivent déterminer les conditions d'application de ce décret.

Un arrêté du Ministre de la Marine du 20 novembre 1916 décide que le Comité des Transports Maritimes au ministère de la Marine se tiendra en rapports permanents avec le directeur général des transports et importations, lui fournira sa documentation et lui fera parvenir ses décisions. C'est une tentative pour essayer de mettre d'accord les deux tendances : celle qui veut maintenir le Comité et celle qui tend à le supprimer.

Dans le même temps, un décret du 21 novembre 1916 confie au Comité des Transports Maritimes la gestion des navires anglais affrétés pour nos transports de charbons.

Le Comité des Transports Maritimes se trouve donc dans cette période transitoire investi d'une mission nouvelle, et par ailleurs, dessaisi, par la nomination d'un directeur général des transports, de tout pouvoir effectif.

Cette situation paradoxale ne devait pas durer longtemps. En effet, au cours de la discussion d'interpellations à la Chambre dans les séances des 23, 24 et 27 novembre 1916, toute la question de l'organisation de nos transports maritimes est évoquée. Les interpellateurs, et notamment M. de Monzie dans son discours du 27 novembre, n'ont pas de peine à montrer que, pris entre le Ministre de la Marine, le Comité des Transports et les autres administrations, le Directeur des Transports, nommé par décret du 18 novembre, et qui devrait être un véritable dictateur, est sans pouvoirs effectifs et doit voir transformer ses attributions.

La transformation demandée se résumait dans l'ordre du jour suivant adopté le 27 novembre 1916 à l'unanimité de 500 votants par la Chambre des Députés :

« La Chambre invite le Gouvernement :

1° A centraliser sous une même autorité responsable tous les services de transports terrestres, fluviaux et maritimes, ainsi que les ports ;

2° A organiser le crédit maritime ;

3° A poursuivre la liaison entre la France et ses colonies et les pays desservis par les compagnies subventionnées en constituant le prolon-

gement maritime des voies terrestres au moyen de services d'intérêt public exploités par l'État ou placés sous son contrôle direct ;

4° A prendre toutes les mesures utiles pour assurer à nos chantiers de construction les moyens matériels de construire la flotte marchande nécessaire aux besoins du pays. »

Le Gouvernement s'efforça de réaliser sur-le-champ le vœu du Parlement. Un premier décret du 14 décembre 1916 rattacha les services de la marine marchande au ministère des Travaux publics, des Transports et du Ravitaillement. Un second décret du 19 décembre 1916 assurait la répartition des services maritimes entre les deux Départements de la Marine et des Travaux publics.

La longue compétition des deux Départements ministériels se terminait au bénéfice du ministère civil.

Par décret du 27 décembre 1916, le Comité des Transports Maritimes au ministère de la Marine fut supprimé.

M. Claveille, qui avait été nommé entre temps Sous-Secrétaire d'Etat aux transports, recevait, par un autre décret du 27 décembre 1916, la délégation permanente de son ministre pour tout ce qui concernait les chemins de fer, la navigation, les ports maritimes, les transports maritimes, etc...

M. Nail restait Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande, rattaché lui aussi au ministère des Travaux publics, mais avec la seule direction des services administratifs et le souci de prévoir les plans d'achat et de construction de navires qui s'imposaient pour la fin de la guerre.

Nous voici donc à la fin d'une première évolution. Les deux ministères militaires sont successivement dessaisis de tout ce qui concerne les transports maritimes. Un dictateur des transports de toute nature est nommé et il dépend du Ministre des Travaux Publics. Le Sous-Secrétariat d'Etat de la marine marchande est incorporé au même ministère civil.

Les premières mesures du nouveau Sous-Secrétaire d'Etat des Transports sont deux décrets significatifs concernant le contrôle des affrètements :

1° Décret du 14 janvier 1917. Ce décret impose à tous les affréteurs au temps et au voyage d'un navire autre que

français ou anglais, l'obligation de se munir d'une autorisation du Sous-Secrétaire d'Etat des transports. Cette mesure est prise car, dans l'élévation générale des prix du fret, certains affréteurs peu soucieux de ne pas pousser à la hausse, louent des navires à n'importe quel prix ;

2° Cette obligation se complète, par le décret du 26 février 1917, de l'octroi d'une autorisation de voyage aux navires étrangers affrétés, à des Français, comme le sont les navires français de par le décret du 4 avril 1916.

C'est le moment où vient d'être décidée à Londres la création d'un « Comité Interallié des Transports Maritimes » chargé de réunir et de tenir à jour toutes les informations concernant l'emploi des navires marchands, appartenant aux nations alliées, utilisés par elles ou placés sous leur contrôle.

Ainsi apparaît, à la veille de l'intervention américaine, l'évolution subie par nos services des transports maritimes. De militaire, la direction en est devenue civile; dispersée au début, elle s'est unifiée, de nationale elle va devenir interalliée.

Après l'intervention américaine dans la guerre

Une décision grave pour l'issue de la guerre a été prise : l'intervention des Etats-Unis ne peut porter tous ses fruits que si une organisation améliorée des transports maritimes vient permettre le transport des hommes, des munitions, des vivres, des produits de toute sorte, nécessaires à la poursuite de la guerre et que la République américaine peut désormais nous fournir en quantités illimitées.

Création du Haut Commissariat de Washington

Le Gouvernement se préoccupe à ce sujet d'organiser une liaison étroite avec les Etats-Unis d'Amérique pour toutes les questions relatives à la coopération en vue de la guerre. C'est dans ce but et dans celui d'entamer et de suivre toutes

négociations commerciales utiles, tant auprès du Gouvernement américain qu'auprès des grands groupements américains qu'est créé, par décret du 15 avril 1917, un Haut Commissaire auprès du Gouvernement des Etats-Unis, comme le décret du 10 avril 1917 avait créé, quelques jours auparavant, un Haut Commissaire auprès du Gouvernement anglais.

Il faut dire ici l'importance capitale et le rôle joué aux Etats-Unis par le Haut Commissaire, M. André Tardieu.

Lorsqu'il arrive à Washington, les missions des divers départements ministériels : Guerre, Finances, Marine, voisinent en s'ignorant à demi ; il les groupe, les complète et coordonne leurs efforts ; il s'applique à mesurer immédiatement et ce que le Gouvernement américain peut fournir et ce que la France peut acheter et recevoir. Avec méthode, il précise les plans de transport, obtient les autorisations nécessaires, impose ses vues au gouvernement français, persuade les administrations américaines et en quelques mois obtient des résultats inespérés.

Dans ses déclarations faites à Paris le 19 novembre 1917 (1) M. Tardieu signale que l'augmentation de tonnage réalisée de mai à novembre 1917 dépasse 30 pour 100 sur les transports Amérique-France, et que l'augmentation sera de 50 pour 100 en 1918.

Pour les constructions neuves et les achats de tonnage, le programme du Gouvernement français à réaliser en Amérique était ambitieux ; mais les circonstances s'opposèrent à l'exécution de nos projets.

M. André Tardieu cherche, dès son arrivée, à se procurer du tonnage. Le marché des navires aux Etats-Unis est, en effet, resté ouvert aux commandes dans les chantiers privés jusqu'au mois d'août 1917, mais dès le mois de juin 1917 la menace de réquisition des chantiers et de leurs moyens de construction est sérieuse et c'est à grand'peine qu'on peut arriver à placer des commandes de construction à des prix d'ailleurs très élevés.

---

(1) Tardieu (André), *L'Amérique en armes*, Charpentier, éditeur, Paris, 1919.

Un groupe d'armateurs français, réunis sur la demande de M. Tardieu, le 15 juin 1917, accepte de constituer par l'intermédiaire de ses représentants à New-York une société placée sous le régime de la loi américaine en vue d'acquérir immédiatement 100.000 tonnes de navires en service ou livrables en 1917, à condition que l'Etat donne son concours aux armateurs pour le règlement du prix d'achat, et pour un affrètement d'une certaine durée.

La Société est constituée, les commandes sont placées pour 26 vapeurs en acier jaugeant ensemble 188.600 tonnes, pour le prix moyen de 200 dollars par tonne, prix avantageux puisqu'il fut traité des commandes sur chantiers américains à des époques très rapprochées de celle-là à 300 dollars.

En même temps, le Haut Commissaire signalait à Paris qu'il pouvait passer un contrat de construction de 40 schooners à moteur de 3.000 tonnes dw, l'un à livrer entre le 1er janvier et le 30 septembre 1918. La construction aurait lieu en régie ; le prix estimé serait de 120 dollars par tonne dw. Le 25 juin 1917, le Président du Conseil et M. Loucheur, à cette époque chargé des Transports Maritimes comme Sous-Secrétaire des Munitions, approuvent la passation du contrat.

A la fin de juillet 1917, il devint évident que le Gouvernement américain n'autoriserait pas l'exploitation, sous pavillon français, des navires en acier commandés par nous pour le compte de nos armateurs. La réquisition de ces navires devint effective le 3 août 1917, le Shipping Board ayant assumé le contrôle complet des constructions navales. Tous les efforts tentés par les Services français aux Etats-Unis pour obtenir une levée de la réquisition restèrent vains.

Seule la construction des schooners en bois à moteur auxiliaire ne fut pas arrêtée par le Shipping Board.

Ce n'est pas seulement en Amérique que le Gouvernement se proposa d'acheter du tonnage. Nous devons à ce sujet rappeler quelles furent les préoccupations gouvernementales et quel premier résultat elles donnèrent en ce qui concerne la tentative d'augmentation de la flotte française.

Premières tentatives d'achat de tonnage

La préoccupation d'assurer certains approvisionnements indispensables à la nation poussa le Gouvernement ou plutôt quelques administrations à se procurer le tonnage indispensable à leurs besoins. C'est là qu'on trouve l'origine des flottes d'Etat françaises dont nous parlerons plus loin avec détails.

La Marine militaire a, par ses réquisitions, tous les vapeurs français dont elle peut avoir besoin, qu'il s'agisse de vapeurs rapides transformés en croiseurs ou éclaireurs, ou de charbonniers et pétroliers naviguant pour les armées et les bases navales.

Mais cette priorité, que la réquisition donne aux besoins purement militaires, n'est pas sans gêner considérablement le ravitaillement civil. Le Gouvernement se préoccupe donc de donner à notre marine marchande les moyens de se reconstituer et d'augmenter son rayonnement à la faveur de la disparition du pavillon allemand de toutes les mers.

Tentatives d'achat de navires

Au mois de juillet 1915 s'engagea entre les Services de la Marine marchande et un groupe anglais important représenté par MM. Harris et Dickson (1) une négociation qui devait tout d'abord avoir pour objet la vente au Gouvernement français d'une flotte de 600.000 tonnes représentée par 100 cargos de 6.000 tonnes environ, n'ayant pas plus de dix ans d'âge, et qui auraient été vendus au prix moyen de 10 livres la tonne, soit, au cours de 1915, moins de 300 francs la tonne. Le paiement pouvait en être assuré en bons du Trésor français.

Cette affaire importante, ébruitée avant d'être conclue, ne fut pas sans influence sur les décisions prises par tous les Gouvernements vers le milieu de 1915 pour empêcher le trans-

(1) Voir la discussion à la Chambre des députés, séance du 27 novembre 1916.

fert de pavillon des vapeurs de commerce. Elle échoua une première fois.

Reprise par M. Nail, Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande, dès son arrivée au pouvoir le 30 octobre 1915 pour 200.000 tonnes seulement, la négociation échoua sur le refus opposé par l'Amirauté au transfert de pavillon demandé par les vendeurs.

Cette première tentative d'achat de tonnage pour parer au déficit que l'on sent inévitable aboutit donc à un insuccès. Cet échec va conduire le Gouvernement, qui n'avait pas eu les crédits disponibles pour acheter lui-même les vapeurs visés par les projets Harris et Dickson, à préparer un projet de loi qui, déposé le 13 janvier 1916, est, après bien des remaniements et des discussions, devenu la loi du 13 avril 1917 sur l'augmentation de la flotte de charge française dont nous parlerons plus loin.

Dans le même moment, c'est-à-dire à la fin de 1915 et au début de 1916, d'autres Départements ministériels français avaient été plus heureux que le sous-secrétariat d'Etat de la marine marchande et s'étaient assuré, pour leurs propres besoins, une certaine quantité de tonnage. Il s'agit du ministère de Commerce par l'accord avec la Hudson's Bay, et du ministère des Travaux publics (Service spécial des Charbons) par l'achat d'une flotte charbonnière effectué par l'intermédiaire des chemins de fer de l'Etat.

L'accord avec la Hudson's Bay

Le premier accord entre cette Compagnie anglaise et le Gouvernement fut signé le 28 novembre 1915; il portait sur dix navires britanniques. Un avenant du 16 janvier 1916 portait sur quatre navires britanniques. Un dernier accord fut signé le 15 octobre 1916 pour six cargos, quatre barges et un remorqueur sous pavillon neutre.

L'achat de ces navires a été fait par la Compagnie Hudson's Bay qui s'est procuré à cet effet les capitaux nécessaires.

Cette Compagnie a d'ailleurs été remboursée de tous frais et commissions entraînés par l'acquisition du matériel naval, cette opération ne devant laisser ni profit, ni perte.

La garantie financière du Gouvernement français a consisté dans la constitution du fonds de réserve créé par des versements mensuels de 20 shillings (ou de 40 shillings pour les navires faisant l'objet du dernier accord) par tonne deadweight et par mois, jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du prix d'achat pour les navires se rapportant au premier accord et 90 pour 100 pour les autres navires, plus l'intérêt correspondant au capital non amorti.

La Hudson's Bay recevait une commission d'achat et de revente plus une commission de gérance pour l'exploitation de ces navires. Elle était en outre remboursée de tous frais d'exploitation pour les organisations spéciales exclusivement consacrées aux intérêts du Gouvernement français établies par cette Compagnie, notamment en Amérique du Nord et en Argentine.

Seule, l'acquisition de cette flotte par l'Etat français ou la revente des navires par la Hudson's Bay pouvait faire prendre fin au contrat de gérance.

Les 39 vapeurs de la Hudson's Bay, représentant un tonnage deadweight de 216.000 tonnes étant considérés comme propriété de l'Etat français, restaient en permanence à la disposition du Ravitaillement. Lorsque la situation ne permettait pas de les utiliser, ce qui était rare, ils étaient sous-affrétés sur le marché libre au mieux des intérêts de l'Etat.

Flotte charbonnière

Au même moment une flotte charbonnière était en voie de création d'accord avec le Bureau National des Charbons et les Chemins de fer de l'État.

Le ministère des Finances créa, auprès des Chemins de fer de l'État, un compte spécial chargé de toutes les opérations concernant les achats et les transports de leur charbon, et c'est

ce compte spécial qui acheta d'abord une flotte dite « Flotte de l'Atlantique » et ultérieurement une « Flotte de la Méditerranée », dont la gérance fut confiée à la Société Maritime Nationale.

Tels furent les premiers débuts de la flotte d'Etat.

Loi sur l'augmentation de la flotte de charge française

Pour favoriser de la part des particuliers les achats de bateaux et pour avoir sur ces achats un contrôle plus étroit, M. Nail, Sous-Secrétaire d'État de la Marine marchande, fit prendre le décret du 8 mai 1917 portant interdiction d'achat ou d'affrètement de navires étrangers en France *sans autorisation ministérielle préalable.*

Auparavant M. Nail avait fait voter la loi du 13 avril 1917 connue sous le titre de « Loi sur l'augmentation de la flotte de charge française ».

Cette loi fut votée après d'interminables discussions ; elle était le résultat d'un compromis entre les demandes de la Marine Marchande qui étaient beaucoup plus importantes et les exigences du ministère des Finances qui avait, au contraire, réclamé un grand nombre de garanties avant d'accorder des prêts aux armateurs.

Cette loi ouvrait un crédit de soixante millions aux armateurs pour achats de navires, et de cent millions pour les constructions neuves. Les prêts devaient être à faible taux d'intérêt. La loi resta sans application immédiate car, à l'époque où elle fut votée, l'argent ne manquait pas pour faire construire des navires. Ce que les armateurs ne trouvaient pas, c'était un chantier capable de construire immédiatement, puisqu'en France tous nos ateliers et chantiers de construction navale restaient occupés à la construction du matériel de guerre. Quant aux chantiers étrangers, les Gouvernements alliés ou neutres interdisaient d'avoir recours à eux.

Pour être opérantes, les dispositions de la loi nouvelle auraient dû être accompagnées d'une remise en activité de nos

chantiers ou de conventions diplomatiques avec nos alliés (1).

Telles sont les premières mesures que le Gouvernement a prises pour essayer de reconstituer une flotte décimée par la guerre. Ces mesures ont le même caractère que celles qui ont été prises jusqu'alors par les divers Services français; elles représentent des efforts intéressants mais dispersés : chaque Département ministériel a une politique particulière en la circonstance et se procure lui-même le tonnage qui lui est indispensable.

Nous devons noter au passage un nouveau changement qui s'est marqué dans la centralisation des Services au mois d'avril 1917 à la suite de la chute du ministère Briand :

Le gouvernement de M. Ribot, préoccupé au sujet du ravitaillement du pays en céréales, centralise entre les mains d'un ministère du Ravitaillement général et des Transports maritimes toutes les attributions que le ministère des Travaux publics assurait auparavant relativement à la flotte de commerce. Mais nous ne sommes pas arrivés au bout de l'évolution commencée en 1915, et nous allons assister à une nouvelle réorganisation des Transports Maritimes qui va conduire à la création d'un sous-secrétariat d'Etat autonome centralisant toutes les questions relatives à la flotte de commerce.

---

(1) Nous donnons en annexe (annexe X, p. 139) une note indiquant les dispositions principales de la loi du 13 avril 1917 et l'application qui en a été faite. Cette application n'eut lieu qu'après la guerre lorsque le resserrement des crédits, la hausse des changes, rendirent certaines opérations d'achat de navires plus difficiles. Les résultats donnés par les emprunts ne furent pas, malheureusement, toujours favorables.

CHAPITRE V

Création d'un Sous-Secrétariat d'Etat des Transports Maritimes

En juin 1917 se pose à nouveau devant le Parlement la question de la centralisation des services de la marine marchande. Une véritable dualité ne manque pas d'apparaître entre les services dirigés par M. Nail et ceux qui dépendent du ministère du Ravitaillement et pendant quelques jours même de M. Loucheur, au sous-secrétariat des Munitions.

L'ordre du jour adopté par la Chambre le 22 juin 1917 précise qu'il faut centraliser tous les Services maritimes, qu'ils s'occupent d'achats ou d'affrètements de navires, et qu'un même sous-secrétaire d'Etat doit avoir en main ces services séparés.

M. Ribot ne tarda pas à tirer la conclusion de ce débat en nommant M. de Monzie Sous-Secrétaire d'État de la Marine Marchande avec les pouvoirs les plus étendus.

Au cours d'une interpellation à la Chambre les 28 et 30 juillet 1917, où il fut question notamment d'une mission à confier à M. de Chappedelaine pour acheter des navires au Japon (mission qui ne fut jamais attribuée), le nouveau Sous-Secrétaire d'Etat fit un exposé complet de notre situation maritime et précisa quels étaient ses plans d'organisation.

Situation de la flotte et des chantiers en 1917

M. de Monzie fit d'abord ressortir la stagnation de nos grands chantiers de construction navale : 17 paquebots ou

cargos sont en achèvement depuis le début de la guerre et ne sont pas terminés ; 46 grosses unités sont en réparation et vont rester de longs mois dans les chantiers. Il manque des tôles et autres matériaux métalliques pour les réparations; on les demande à l'Angleterre qui ne peut satisfaire qu'une partie des commandes. Le problème des constructions est, en un mot, tenu en suspens par le manque de tôles et autres matériaux et par le manque de main-d'œuvre.

De quelle flotte disposons-nous en juillet 1917 ?

4.167.000 tonnes environ sur lesquelles 3.214.000 naviguent pour les Services publics, le surplus est constitué par les navires postaux, navires-hôpitaux, flotte de ravitaillement de Salonique et armement libre. L'armement libre ne dispose plus à cette date que de 365.000 tonnes mais en fait ces bâtiments sont presque tous affrétés pour le ravitaillement.

Notre flotte représente 38 pour 100 de ce que nous utilisons (1.500.000 tonnes), l'assistance anglaise se chiffre par deux millions de tonnes, le surplus consiste en affrètement de navires neutres. Mais nos besoins de tonnage mensuels sont de 4.075.000 tonnes et les navires mis à notre disposition effectuent des parcours souvent longs ; d'autre part, les opérations de chargement et de déchargement dans les ports sont lentes, et la navigation intensive de ce tonnage provoque de plus en plus de réparations, aussi la nécessité d'acheter ou de construire des navires se fait-elle toujours plus pressante. C'est en vue de la réorganisation de nos chantiers de construction navale que le Sous-Secrétaire d'État, M. de Monzie, demande l'assistance d'un technicien et que M. Ziegel, ingénieur des constructions navales, lui est adjoint par décret du 4 juillet 1917.

Organisation des nouveaux services

Pour ce qui concerne ses services proprement dits, M. de Monzie les centralise dans un hôtel de la rue Saint-Honoré, et l'organisation qu'il conçoit et réalise comprend les grandes divisions suivantes :

1° Un Comité consultatif des armateurs ;
2° Une direction des transports maritimes ;
3° Une direction des constructions navales ;
4° Un service des assurances maritimes ;
5° Un service des priorités de transports ;
6° Un service des achats de navires.

A ces directions ou services se rattachent les anciens services de la marine marchande dirigés auparavant par M. Nail : primes, flotte commerciale, établissement des Invalides, Personnel et gens de mer.

Le Comité consultatif, créé par arrêté du 12 juillet 1917, se compose de cinq armateurs pour assister le Sous-secrétaire d'État dans les questions de gestion et d'affrètements de la flotte ainsi que pour l'étude en commun des mesures propres à assurer au mieux l'utilisation et l'augmentation du tonnage employé par l'Etat au ravitaillement.

Toujours en vue d'une meilleure utilisation de notre tonnage et également pour satisfaire aux engagements que nous avions pris lors de l'accord du 13 décembre 1916 entre la France et l'Angleterre, accord par lequel ce pays mettait à notre disposition les deux millions de tonnes dont nous avons parlé plus haut, le Sous-Secrétaire d'État des Transports Maritimes et de la Marine marchande institue le contrôle général de la flotte marchande française par décret du 17 juillet 1917. Ce décret impose aux bâtiments nationaux, d'une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, l'obligation d'être munis d'une licence à dater du 15 août 1917. Les demandes de licence doivent être faites pour chaque voyage et indiquer, outre l'itinéraire, la catégorie des marchandises à transporter. Cette licence doit être visée, à chaque arrivée ou à chaque départ, par l'Inscription maritime. Si le Sous-Secrétaire d'État juge l'utilisation du navire insuffisante, il a le droit de le réquisitionner.

En outre, un Service des Programmes et Priorités de Transports est chargé de centraliser les besoins de tonnage des services publics et du commerce libre, de les confronter avec les possibilités de transport et de déterminer l'ordre de leur urgence.

On saisit aisément l'importance de cet organisme auquel toutes les demandes d'importation de matières premières et de produits ouvrés, tant des maisons travaillant pour la Défense nationale que de l'industrie privée, doivent être soumises. Malheureusement ce service d'un simple sous-secrétariat va s'efforcer de mettre d'accord de puissantes directions ministérielles qui vont résister à ses suggestions et ne reconnaîtront pas complètement ses pouvoirs.

Stockage de Port-Saïd et de Dakar

Au début de 1917, la guerre sous-marine atteint son maximum d'activité, et les torpillages conduisent le Gouvernement à éviter de faire naviguer dans les eaux européennes certains navires particulièrement précieux pour les transports de troupes (paquebots ou grands cargos) ou que leurs caractéristiques rendent une proie facile pour les sous-marins, comme les voiliers.

Une rupture de charge est organisée à Port-Saïd où, à l'exception de quelques unités qui continuent d'assurer des relations directes de Marseille avec l'Océan Indien, les navires déchargent leurs cargaisons, réembarquées sur d'autres navires pouvant courir plus aisément les risques de la navigation en Méditerranée.

Malheureusement Port-Saïd, port d'escale où ne se manutentionnent guère que des charbons de soutes, n'est pas outillé pour le transbordement direct de cargaisons diverses. Il faut recourir à un stockage coûteux, augmentant les manutentions, les avaries, les pertes et les risques de procès de tout ordre.

Une autre mesure de même ordre est prise à Dakar où les grands voiliers venant de l'Amérique ou d'Australie transbordent leurs cargaisons de céréales sur des vapeurs.

Assurance obligatoire des navires et des cargaisons

L'augmentation des sinistres et la hausse rapide des taux d'assurances maritimes conduisent également le Sous-Secrétaire

d'État à prendre en mains la couverture des risques des navires dont un nombre chaque jour plus grand passe sous son exploitation ou sa surveillance. L'État, toutefois, ne devient pas son propre assureur, mais il impose l'assurance obligatoire des navires moyennant des primes dont il règle le taux.

L'assurance est rendue obligatoire par la loi du 19 avril 1917, et un décret du 6 août 1917 en confie le soin à la « Commission de la Marine Marchande pour l'Assurance des Risques Maritimes de guerre ». Cette Commission, qui entre en fonctions dès le 13 août 1917, comprend : des fonctionnaires, un professeur de droit commercial et maritime, des représentants des assureurs, de l'armement, des constructeurs, etc...

L'assurance est obligatoire pour les navires de 500 tonnes de jauge brute et au-dessus. Une prime fixe mensuelle doit être versée par l'armateur, prime variable suivant les catégories de navires, vapeurs ou voiliers, et suivant les catégories de parcours ; elle varie entre 3,50 et 2 pour 100 pour les vapeurs, et 5,25 à 2,25 pour 100 pour les voiliers. Certaines réductions sont consenties. La garantie de l'État porte sur la valeur du navire agréé, après déclaration de l'armateur par le ministère des Travaux Publics. En cas d'insuffisance d'estimation de cette valeur, l'armateur peut faire couvrir le surplus par des assureurs libres. En cas de perte totale, la valeur assurée est payée jusqu'à concurrence de 75 pour 100 du montant assuré, le complément ne devant être versé *qu'après remploi du montant de l'assurance dans l'achat ou la mise en chantier d'un autre navire* agréé par le ministère de la Marine.

Les créations de M. de Menzie autour du Sous-Secrétariat d'État qu'il vient de constituer se résument comme suit :

Pour la première fois, après bien des velléités, c'est la centralisation des services maritimes dispersés, et réunis dans un même local. C'est le contact étroit des armateurs et de l'administration, l'essai de reprise des pourparlers pour les achats de tonnage et les affrètements, la mise en œuvre habile et intelligente de tout un ensemble dispersé.

Le « Comité économique » au ministère du Commerce

Au ministère du Commerce un effort se précise un peu dans le même sens. Le 12 septembre 1917, est institué, sur la proposition du président du Conseil et du ministre de la Guerre, un « Comité économique » qui a pour mission de « coordonner l'action des administrations et services chargés des intérêts économiques du pays particulièrement en ce qui concerne le ravitaillement de l'armée et de la population civile en matières, matériel et objets d'alimentation, leur production, acquisition et répartition, *ainsi que les transports et affrètements de navires* ». Ces attributions sont définies par arrêté du 16 septembre 1917. Le 17 septembre 1917, le Sous-Secrétariat d'État de la Marine marchande est enlevé aux Travaux publics et rattaché au ministère du Commerce.

Les besoins de plus en plus pressants du ravitaillement du pays conduisent à transformer le contrôle partiel de la flotte en un contrôle total. Un décret du 29 septembre 1917 étend l'obligation de la licence aux navires alliés et neutres pour leur trafic avec la France et ses colonies. Le Sous-Secrétaire d'État des Transports maritimes et de la Marine Marchande a les pouvoirs d'appréciation les plus larges pour accorder ou refuser ces licences. Il peut déterminer l'itinéraire du navire, la nature du chargement et, en cas de marchandises essentielles à la vie du pays, le taux des frets.

Un arrêté du 6 octobre 1917 institue un Comité consultatif des achats de navires.

Un arrêté du 8 octobre 1917 crée un Comité de contrôle de la flotte marchande.

Pour des raisons de politique intérieure, M. de Monzie cède la place à M. Lemery, nommé Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande le 17 novembre 1917.

Affrètement des vapeurs brésiliens

M. de Monzie a pu négocier et mener presque à bon port

un accord avec le Brésil pour l'affrètement des navires allemands réfugiés dans ses ports.

A ce moment, le Brésil subissait une crise grave causée par la raréfaction des transports maritimes et l'impossibilité où il se trouvait d'exporter ses stocks. La cession de ce tonnage fit donc l'objet d'une double négociation et fut conclue contre notre promesse d'acheter au Brésil deux millions de sacs de café et cent millions de francs de denrées diverses.

La convention, préparée par M. de Monzie et signée par son successeur le 3 décembre 1917, fixa le prix d'affrètement à cent millions de francs par an pour un ensemble d'une trentaine de navires de 200.000 tonneaux de jauge brute au total. L'accord était renouvelable pour un an et comportait pour la France un droit de préférence, à conditions égales, en cas de vente des navires. Nous nous engagions également à exécuter les contrats de fret incombant au Lloyd brésilien sous bénéfice de déduction du prix de location, à exécuter au minimun 32 voyages entre le Brésil et l'Europe du 1er avril 1918 au 1er avril 1919 et à maintenir nos lignes régulières (Chargeurs, Sud-Atlantique et autres) sur le Brésil.

Dernières mesures de contrôle prises avant la réquisition de la flotte de commerce

Par décret du 8 mai 1917, l'achat et l'affrètement de navires étrangers avaient été soumis à l'obtention préalable d'une autorisation ; un décret du 12 novembre 1917 vient subordonner à la même autorisation la vente de navires entre Français, cela dans le but d'enrayer la spéculation.

Afin de limiter nos importations et nos moyens de transport et d'y réserver la part des besoins indispensables à la Défense nationale, un décret du 13 décembre 1917 constitue un Comité Exécutif des Importations composé des ministres responsables, des principaux Départements intéressés, des chefs d'état-major de l'armée et de la marine et de deux notabilités compétentes en matière de questions économiques. Ce Comité supérieur centralise les états de besoins des différents Dépar-

tements ministériels jugés indispensables, les rapproche de nos ressources de tonnage et arrête un programme général d'importation qui est ensuite transmis au Sous-Secrétariat d'Etat des Transports maritimes et de la Marine marchande et aux autres ministères intéressés.

Un secrétariat permanent sert d'organe d'exécution au Comité ; ce service remplace le service des programmes et priorités de transports existant à la Marine marchande et qui est supprimé par décret du 8 janvier 1918.

Ces mesures furent complétées dans les dernières semaines de 1917 par quelques actes qui constituent une mainmise presque totale sur la flotte commerciale par l'Etat.

Un projet de loi est déposé le 4 décembre 1917 proposant l'institution d'un compte spécial des Transports Maritimes auquel seraient portées les recettes et les dépenses entraînées par l'intervention de l'Etat dans l'utilisation des navires de commerce. Un crédit de 320 millions est d'abord demandé. Nous verrons plus loin qu'il est porté ensuite à une somme beaucoup plus importante.

Un décret du 22 décembre 1917 place tous les navires de commerce français, sans exception, sous les ordres directs de l'Etat et leur emploi est réglé par le Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande.

L'application de ce décret est assurée par deux arrêtés du Sous-Secrétaire d'Etat des Transports Maritimes et de la Marine Marchande des 7 et 17 janvier 1918 et par une circulaire de cette dernière date.

L'arrêté du 7 janvier 1918 institue au Sous-Secrétariat d'Etat des Transports Maritimes deux rouages nouveaux : le premier est le *Comité exécutif du fret*, chargé de prendre toutes les décisions relatives aux conditions d'utilisation des navires et à la fixation du taux des frets. Il se réunit périodiquement pour l'examen des demandes de licences. Il conclut soit à leur homologation, soit à leur modification, et établit un ordre de chargement fixant l'itinéraire, la nature de la cargaison et le taux de fret. C'est ce qu'on peut appeler la « réquisition du fret ».

Le second rouage est la *Conférence d'exploitation* qui a pour mission de fixer l'affectation des navires affrétés sur le point de terminer leur voyage, de préparer le travail du Comité et de régler les détails d'exécution du plan général des transports.

Ce système a été complété par deux arrêtés du Sous-Secrétaire d'Etat du 17 janvier 1918. L'un de ceux-ci institue, pour mieux assurer le contrôle de l'utilisation du tonnage, un « contrôleur de l'utilisation du tonnage » qui agit comme délégué direct du Sous-Secrétaire d'Etat auprès de tous les Services de la Marine marchande. Son rôle est de renseigner le Sous-Secrétaire d'Etat sur le bon emploi du tonnage, la rapidité de rotation des navires, les opérations de chargement et de déchargement, l'observation des textes en vigueur, etc..., et de proposer toutes nouvelles mesures utiles.

Toutes ces mesures, et notamment celles qui créent autour du Ministre du Commerce et de son Comité exécutif des Importations des organes de coercition ou de contrôle pour les armateurs, sont en étroite connexion avec l'œuvre de contrôle interalliée des Transports Maritimes que nous avons vu naître à Londres en 1917.

Action interalliée sur les transports maritimes

C'est à l'automne de 1917 que commence cette organisation. Les flottes des Alliés ont perdu 17 millions de tonnes et n'ont pu en reconstituer que la moitié à peine. L'Angleterre, seule, a perdu 10 millions de tonnes et l'Amérique n'a pas encore commencé le remarquable effort de ses constructions navales. Le document extrêmement important cité par M. Salter (page 285) pour demander l'aide américaine est particulièrement grave.

Il n'y avait que des liaisons plus ou moins insuffisantes entre les Alliés ayant constitué chacun de leur côté une organisation à peu près analogue de contrôle de la marine marchande.

A Londres, les services de l'Interallied Chartering Executed, gérés au nom du gouvernement anglais et des alliés par la Maison Furness Withy, sont chargés de conclure des chartes-parties avec les navires neutres pris en charge.

Les premières négociations pour un Contrôle Interallié des Transports Maritimes sont menées à Londres par M. Clementel dans les premiers jours de novembre 1917 ; elles aboutissent à un « agreement » du 3 novembre auquel l'Italie est associée (1).

Les Gouvernements de Grande-Bretagne, France et Italie reconnaissent qu'en raison du déficit des récoltes en France et en Italie, de la guerre sous-marine et d'autres causes, il n'y a pas un tonnage suffisant pour tous les besoins. Ils considèrent que, de tous ces besoins, les importations de nourriture sont capitales et que tous les Alliés doivent s'entendre pour y pourvoir. La conclusion est donc que chacun des Alliés fasse un effort dans ce but proportionné à ses propres moyens de transport.

L'arrivée à Londres de la mission américaine du colonel House permet d'associer l'Amérique à cette négociation.

C'est alors que s'ouvrit à Paris la conférence, commencée le 29 novembre 1917, où furent envisagées toutes les questions importantes concernant les affaires militaires et économiques se rapportant à la guerre, et d'où en particulier devait sortir la création du Conseil Interallié des Transports Maritimes. C'est là qu'il fut demandé aux Etats-Unis d'Amérique la coopération à un programme de constructions neuves de 6.000.000 de tonnes (gross ton.), la reprise des bateaux ex-ennemis, etc...

On examina à ce moment-là la possibilité de créer une sorte d'administration interalliée de la marine marchande à Londres d'où seraient partis tous les ordres ; cela fut jugé impraticable, on résolut simplement d'imposer à chacun des alliés de confronter les programmes de transport, de faire subir des réductions à ces programmes d'après ce qui serait imposé par les moyens de transport possibles.

---

(1) Salter, *Crise maritime étrangère.*

Comme conclusion pratique, il fut décidé que les ministres responsables des approvisionnements et transports en Angleterre, France et Italie et des délégués de ces ministres des Etats-Unis se réuniraient régulièrement soit à Londres, soit à Paris, avec tous pouvoirs de leur gouvernement respectif pour prendre les décisions convenables. L'état-major permanent de ces réunions constitua la Section Exécutive de l'Allied Maritime Transport Council.

M. Salter, qui fut le secrétaire permanent de l'Exécutive, rappelle à quel point d'anxiété arrivaient, en ce début de 1918, les demandes de tonnage toutes signalées par les Gouvernements comme indispensables, toutes plus urgentes les unes que les autres, mais se montant au total à des chiffres impossibles à atteindre, étant donné le tonnage dont on disposait. A ce moment-là, deux demandes également graves s'affrontaient : les transports d'acier et de munitions, les demandes de céréales et de nourriture.

La conséquence de ces resserrements dans les programmes fut que le Gouvernement anglais, détenteur du plus important tonnage disponible, dut contraindre certains armateurs à se détourner de trafics commerciaux intéressants pour placer leurs navires sur les lignes de ravitaillement essentielles aux Alliés. De là une certaine impatience à voir tous les Alliés adopter les mesures de contrôle les plus rigoureuses, et de là sans doute l'origine de la réquisition générale en France, dernier terme des mesures qui résultaient du contrôle général des cargaisons et du régime des licences.

CHAPITRE VI

Réquisition générale de la flotte française

Aux séances de la Chambre des députés des 29 décembre 1917 et 25 janvier 1918, le Gouvernement avait été vivement sollicité par M. Bouisson, député, de procéder à la réquisition générale de la flotte française.

Les raisons invoquées à l'appui de cette décision furent les suivantes :

1° Les armateurs échappaient quelquefois au contrôle de l'Etat et paraissaient pouvoir faire des bénéfices importants au détriment de l'intérêt général ;

2° L'utilisation du tonnage était mauvaise ;

3° Les accords avec nos alliés ne pouvaient recevoir de notre part pleine et entière exécution puisque pour partie notre flotte de commerce échappait au contrôle interallié des Comités de Londres.

La réquisition du fret

Cet état d'esprit trouva dans le Gouvernement et dans la Chambre un accueil favorable car la thèse de l'armement ne fut pas soutenue à la tribune avec la même vigueur. Il y avait d'ailleurs, à cette époque, une suspicion véritable relative à l'emprise des intérêts privés sur certains trafics, et il apparaissait que la réquisition, mesure d'intérêt général, supprimerait au mieux les inconvénients signalés.

C'est de cet état d'esprit et comme conclusion aux débats

du 25 janvier 1918 qu'est née la décision prise par le Gouvernement le 29 janvier 1918 chargeant à titre de mission temporaire un député des fonctions de Commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande et fixant ses attributions.

C'est M. Fernand Bouisson, député de Marseille, qui prend le titre de Commissaire aux transports maritimes et à la marine marchande.

Il a notamment dans ses attributions :

Tout ce qui concerne l'utilisation et l'exploitation de l'ensemble des navires de commerce, qu'ils soient utilisés par des particuliers ou par des services publics, civils ou militaires ou exploités directement par l'Etat ;

Toutes les questions concernant les achats et les constructions neuves de la flotte de commerce et de la flotte fluviale soit pour le compte de l'Etat, soit pour le compte des particuliers ;

Les affrètements et les réquisitions pour les services publics ; les autorisations à donner aux particuliers pour leurs affrètements ;

Toutes les mesures à prendre pour faciliter l'entretien et les réparations de l'ensemble des navires de la flotte de commerce et de la flotte fluviale ;

Le service des assurances maritimes ;

La préparation et l'application des lois sur les primes et des conventions avec les compagnies de navigation, les études économiques intéressant le développement de la marine marchande ;

Les questions se rapportant à l'administration des divers personnels des services extérieurs, au statut des gens de mer et aux œuvres utiles aux marins, à la Caisse des Invalides, à l'enseignement maritime ainsi qu'à la sécurité de la navigation, au pilotage, aux naufrages, aux renflouements des navires et à l'hygiène navale ;

La réglementation et la surveillance des pêches maritimes au point de vue national et international, l'organisation commerciale de la pêche et des transports de produits de pêche, les encouragements aux pêches, le crédit maritime mutuel,

les questions relatives au domaine public maritime et aux concessions sur ce domaine.

Il est chargé, par délégation permanente du Ministre de la Marine, d'organiser et de surveiller dans les arsenaux ou chantiers de l'Etat, les constructions et les réparations des navires de la flotte de commerce.

Il se concerte avec le Ministre de la Marine en vue de l'affectation des inscrits maritimes à la navigation du commerce et en vue du recrutement dans les dépôts et différents services de la Marine des ouvriers spécialistes nécessaires à la réparation et à la construction des navires de commerce.

Il se concerte avec le ministre des Travaux publics et des transports en vue d'assurer la meilleure utilisation des ports en ce qui touche les bassins, l'outillage, le personnel, le chargement et le déchargement des navires.

Il se concerte avec le Ministre de la Guerre pour recruter dans les dépôts et différents services de l'Intérieur en France, en Algérie, en Tunisie et au Maroc, les ouvriers spécialistes et le personnel nécessaire à la réparation, à la construction de la flotte de commerce et aux besoins des transports maritimes.

Les négociations à engager avec les Gouvernements alliés en vue de l'attribution et de l'augmentation du tonnage sont conduites par le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, des Transports Maritimes et de la Marine marchande avec le concours du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine marchande.

On ne saurait réclamer concernant la Marine marchande des attributions plus étendues. La seule restriction aux pouvoirs de M. Bouisson venait de son titre de « Commissaire aux Transports Maritimes » qui ne lui donnait pas le droit de présenter des décrets à la signature du Président de la République. Réserve faite de cette particularité M. Bouisson avait les pouvoirs d'un ministre.

Il avait, notamment, ceux qui lui permettraient de réaliser immédiatement la réquisition générale de la flotte, qui était visiblement pour lui la première décision à prendre dans l'œuvre à réaliser.

L'occasion de faire prendre une décision dans ce sens au Parlement se présenta quelques jours après l'admission au pouvoir de M. Bouisson lors de la discussion d'un projet de loi établissant des sanctions aux décrets et arrêtés rendus pour le ravitaillement national. Ce projet devint la loi du 10 février 1918 dont l'article premier contenait un premier paragraphe ainsi conçu :

« Pendant la durée de la guerre et pendant les six mois qui suivront la fin des hostilités, des décrets pourront réglementer ou suspendre, en vue d'assurer le ravitaillement national, la production, la fabrication, la circulation, la mise en vente, la détention ou la consommation des denrées servant à l'alimentation de l'homme et des animaux. Les dispositions de la présente loi sont applicables aux décrets rendus pour le ravitaillement de la population civile en combustibles. *Il pourra être, dans le même but, procédé par décret à la réquisition de la totalité de la flotte marchande.* »

Le décret de réquisition générale de la flotte de commerce parut cinq jours après la promulgation de cette loi, le 15 février 1918. Il décidait, à partir du 10 mars 1918, la réquisition de tous les bâtiments de mer de nationalité française habituellement affectés au transport des personnes et des marchandises.

La réquisition devait être faite par les soins du Commissaire aux Transports Maritimes et de ses représentants, elle pouvait porter non seulement sur les bâtiments de mer mais sur le personnel de toutes catégories servant à bord, ainsi que sur les services des compagnies de navigation établis à terre.

Les formes et modalités de la réquisition, les conditions de gestion de chaque navire réquisitionné, les conditions de règlement et de liquidation des indemnités devaient être déterminées par des conventions conclues entre le Commissaire aux Transports Maritimes et les armateurs, en se référant à une charte-partie type (art. 4 du décret du 15 février 1918).

A défaut de conventions amiables, les règles prévues pour les réquisitions maritimes par le décret du 2 août 1877 devaient s'appliquer.

Tel est, en résumé, l'acte qui prononça la réquisition de la flotte. Il prévoyait une discussion et une entente préalable à la prise de possession des navires entre les armateurs et le Gouvernement ;

Le Commissaire aux Transports Maritimes adressa le 1er mars 1918, à l'Armement, une lettre en communiquant les projets de charte-partie type élaborés par ses services. Voici le texte de cette lettre que nous croyons devoir citer en entier, car elle précise bien dans quel état d'esprit M. Bouisson envisageait la réquisition :

« Vous connaissez les propositions que j'ai faites à l'Armement pour fixer les conditions dans lesquelles seront exercées et réglées les réquisitions des vapeurs français.

« Ces propositions tendent au but que nous visons tous par le moyen que j'ai toujours préconisé.

« Le but : pendant la guerre assurer au pays la pleine utilisation du tonnage dont il a besoin pour son ravitaillement, pour sa défense, abaisser le coût de la vie par la diminution des frais d'importation; pour le jour de la paix, lui préparer une marine marchande puissante qui lui donne la place à laquelle il a droit sur le marché du monde.

« Le moyen : la mobilisation de la flotte commerciale qui permet l'emploi judicieux de toutes les disponibilités de transport, la réquisition de cette flotte confiée à la gérance éclairée de l'Armement, sous l'autorité unique de l'État qui, après avoir fait bénéficier le pays de l'abaissement du fret, emploiera la totalité des excédents de recettes et les crédits votés par le Parlement au remplacement et à l'augmentation de nos unités navales.

« Aussi, la charte-partie type annoncée par le décret du 15 février 1918 prévoit-elle, en termes exprès, le remplacement en nature des navires qui ont disparu au cours de la réquisition.

« Je veux, avec vous, rechercher les moyens de remplacer de même les navires perdus antérieurement.

« Encore dans cet esprit, je fais dresser un programme de réparations et de constructions immédiates, tant dans les chantiers privés que dans nos arsenaux. A ce programme, le gouvernement, sur ma proposition, demande aux Chambres d'affecter un crédit de 500 millions, premier élément de notre fonds de reconstitution.

« Pour l'œuvre, entre toutes nationale, que j'entreprends, je fais appel à la collaboration loyale et dévouée de tous les armateurs.

« C'est en toute confiance que je viens vous demander la vôtre.

« La formule qui vous est proposée tient compte et de vos charges

de capital et de vos frais généraux, elle fixe le remboursement forfaitaire de vos frais d'exploitation. Des contrats de gérance vous rémunéreront de vos peines et soins. Toute perte, conformément au principe de la loi, vous est évitée. On vous demande l'abandon, pour un temps, des bénéfices de votre entreprise.

« Ce sacrifice à la cause commune, vous le ferez, car depuis près de quatre ans, autour de vous et tous les jours, vous en avez vu consentir bien d'autres plus tragiques ou plus lourds.

« Je songe à cette héroïque jeunesse qui se fait tuer pour défendre notre sol et vos navires qui en sont le prolongement. Je songe à ces admirables marins, vos précieux et dévoués collaborateurs, retirés du front pour les besoins de votre industrie, qui ont trouvé la mort au cours de voyages dont ils ne pouvaient espérer, eux, aucun bénéfice. Je songe aussi à ces industriels, à ces commerçants, à ces agriculteurs, à ces propriétaires — qui étaient à votre plan dans l'édifice économique — qui n'ont jamais reçu aucune prime de l'État, qui n'ont pas été mis en sursis avec leurs employés, comme c'est le cas pour beaucoup d'entre vous, que la guerre a ruinés, et qui seraient sauvés si l'on pouvait leur offrir à eux aussi l'intérêt et l'amortissement de leur capital, le remboursement de leurs frais généraux, des certitudes de relèvement pour l'avenir.

« A tous ceux-là, je vous prie de penser :

« Je suis bien certain qu'alors vous répondrez à mon appel, car, même momentanément réduits dans vos situations, vous vous reconnaîtrez, auprès d'eux, des privilégiés encore. »

Le Comité des Armateurs répondit le 2 mars à cet appel de M. Bouisson par la lettre ci-dessous :

« Le Comité Central des Armateurs de France s'est réuni pour prendre connaissance de l'appel adressé par vous aux armateurs par la voie des journaux.

« Laissant de côté les appréciations que vous portez, à la fin de ce document, sur la situation des armateurs en temps de guerre, le Comité tient à vous répéter ce que son Bureau a eu l'honneur d'aller vous exposer, dès les premiers jours de votre entrée en fonctions, savoir : que le Gouvernement peut compter sur le concours le plus dévoué de l'Armement français et du Comité qui en est la représentation, dans l'œuvre d'intérêt national qu'il poursuit. Nous ne nous laissons par arrêter par les divergences de vues qui peuvent exister entre le Gouvernement et nous sur les moyens d'exécution. Nous sommes persuadés que la réquisition générale est de nature à diminuer le rendement actuel de la flotte. Mais

du moment qu'elle nous est imposée, nous nous associerons loyalement à votre effort.

« Nous sommes donc prêts à faire, dans l'intérêt général, jusqu'à la fin des hostilités, les sacrifices demandés en prenant acte de votre engagement que notre flotte commerciale, diminuée déjà de 33 pour 100 par la guerre sous-marine, sera effectivement reconstituée et le plus rapidement possible. Quand les circonstances actuelles auront pris fin et que la réquisition maritime cessera avec elles, il faudra que l'Armement français dispose d'un important tonnage indispensable pour donner au commerce et à l'industrie les moyens de reprendre leur activité.

« En fournissant au Gouvernement notre collaboration la plus entière, nous ne ferons, au surplus, que suivre la ligne de conduite à laquelle nous sommes demeurés fidèles depuis le premier jour de la guerre. C'est grâce à nos navires, largement réquisitionnés dès le début, tardivement et médiocrement indemnisés et dont le remplacement en cas de perte a été jusqu'ici impossible, que d'importants services de défense nationale et de ravitaillement ont été assurés. Peu à peu, ces services en sont venus à absorber la totalité de nos facultés de transports, pendant que nos vapeurs de pêche jouaient un rôle important dans les services de patrouilleurs, d'arraisonneurs, de releveurs de mines, etc.

« Ainsi notre marine marchande qui, de 1906 à 1914, s'était accrue d'un demi million de tonneaux de jauge brute, soit 25 pour 100, a non seulement servi les intérêts économiques du pays pendant la paix, mais a contribué à assurer son salut pendant la guerre. Elle continuera à remplir sa patriotique fonction sous le régime nouveau qui va lui être imposé. Mais il importe de la mettre, dès à présent, à même de faire face, quand cesseront les hostilités, à la lourde tâche commerciale qui lui incombera. Toute autre politique exposerait ses auteurs aux plus graves responsabilités devant le pays. »

A vrai dire, les armateurs appréhendaient vivement les conséquences de la réquisition ; ils estimaient, en effet, que l'utilisation de leurs navires ne serait pas meilleure qu'avec le régime des licences, et que l'Etat n'obtiendrait aucun bénéfice réel d'une mesure qui enlèverait aux armateurs la liberté de reconstitution de leurs navires et les placerait sous la menace d'une flotte d'Etat.

Les discussions sur les contrats de réquisition amiable, sur les chartes-parties type ne durèrent que quelques jours. Le 15 mars 1918, le texte de la charte-partie type fut connu ainsi que tout le mécanisme de la réquisition nouvelle. On peut résumer ainsi le système qui fut adopté :

L'Etat prend possession de tous les navires de commerce lorsqu'ils auront terminé le voyage en cours au compte des armateurs. Des délégués du Gouvernement et des armateurs établissent un inventaire sommaire et un état descriptif des navires.

La durée de la réquisition sera subordonnée à la volonté du Gouvernement français qui aura le droit de la résilier à un moment quelconque, en donnant à l'Armement un préavis d'un mois au moins. Cette durée ne dépassera pas, toutefois, le délai de six mois après le décret fixant la cessation des hostilités.

Les armateurs continuent à gérer leurs navires mais en se bornant à maintenir le navire dans sa coque, sa machine et son armement en bon état de fonctionnement ; ils doivent également recruter et payer les capitaines, officiers et marins ainsi que pourvoir à leur nourriture.

Le Gouvernement donne tous les ordres concernant les chargements, destination et route. Il paie le combustible, les droits de port, pilotage, droits de chargement et déchargement, quais, dock, etc...

Le Gouvernement prend aussi à sa charge les risques de guerre. Dans le cas de disparition sans nouvelles, il est même précisé que la perte sera considérée comme provenant d'un risque de guerre.

Pour les risques de mer, l'Etat se substituera aux droits et obligations des armateurs vis-à-vis des Compagnies d'assurances pour toutes les polices antérieures au 1er janvier 1918.

Les armateurs ont droit, en contre-partie de cette prise de possession de leurs navires, aux indemnités suivantes :

1° Un intérêt de 6 pour 100 sur la valeur *initiale* non amortie de leur navire. En cas d'amortissement complet, l'intérêt de 6 pour 100 est payé sur une valeur prévue par un barême annexé à la charte-partie. Cette valeur varie de 64 à 100 francs par tonne de portée pour les vapeurs de charge, et de 150 à 200 francs par tonne de jauge brute pour les paquebots (1) ;

(1) L'appréciation de la valeur initiale a donné lieu à de grosses difficultés. On entendait en effet par ces mots le prix payé par le propriétaire actuel, sauf quand le navire avait été acheté à d'autres Français depuis la guerre. On voulait éviter de

2° Une indemnité d'amortissement. Il faut pour la calculer savoir quelle est la valeur du navire restant à amortir. Cette valeur non amortie sera calculée en supposant un amortissement annuel de 3 pour 100 avant la guerre et pour les amortissements pratiqués depuis le début de la guerre un taux variant de 5 à 30 pour 100 ;

3° Une indemnité pour frais généraux calculée forfaitairement à raison de 10 francs par tonne de jauge brute et par an, et de 12 francs par cheval de puissance indiqué et par an ;

4° Une indemnité pour fonds de roulement fixée à 4 pour 100 de la valeur du navire. L'armateur aura droit à 6 pour 100 d'intérêt sur la somme ainsi calculée pour compenser ses intérêts sur débours ;

5° Le Gouvernement alloue, enfin, aux armateurs pour payer les dépenses relatives aux salaires et nourriture des officiers et de l'équipage, et aux approvisionnements du bord, ainsi qu'à l'entretien de la machine, une somme forfaitaire calculée d'après un barême tenant compte du tonnage du navire et de la force de la machine.

En outre de ces obligations, le Gouvernement s'engage à remplacer *en nature* les navires perdus. Mais cette obligation considérée par les armateurs comme la principale compensation que le régime de la réquisition peut leur offrir n'est pas absolue. L'article XII de la charte-partie type précise, en effet, que :

« En cas de perte par risques de mer ou de guerre, le Gouvernement remplacera le navire perdu par un navire neuf équivalent, c'est-à-dire de mêmes caractéristiques, le plus tôt possible et dans un délai maximum de trois ans à partir du décret fixant la cessation des hostilités, *ou en cas d'impossibilité dûment reconnue, paiera à l'armateur, à l'expiration de ce délai le prix que coûterait, à dire d'experts à cette époque, l'achat de ce navire.* »

Les armateurs devaient signer, en dehors de cette charte-partie type, un contrat de géranee pour exécuter les ordres

---

consacrer l'augmentation considérable de valeur des navires résultant des reventes entre Français depuis la hausse du prix des navires.

généraux donnés par l'Etat. Les armateurs avaient droit, de par ce contrat, à une indemnité basée sur le tonnage des navires et le tonnage transporté. Une « prime à la rotation », c'est-à-dire un encouragement à la navigation, était donnée à l'armateur et à l'équipage.

Telles étaient les dispositions principales des deux actes réglant le mécanisme de la réquisition : la charte-partie type et le contrat de gérance dont nous donnons la copie en annexe (annexe XI, p. 140).

Ces textes furent complétés d'un contrat de gérance pour les vapeurs ex-ennemis ou autres capturés par nos bâtiments ou retenus dans nos ports, ainsi que d'un contrat-type pour la réquisition des navires charbonniers qui fut établi le 9 mai 1918.

Par ces diverses dispositions le Commissaire aux Transports Maritimes avait réalisé son programme de mainmise de l'Etat sur tous les navires français.

Moyens administratifs — Moyens financiers

Pour assurer ce programme, il fut nécessaire d'organiser des services spéciaux d'administration centrale à Paris et des services d'action dans les ports. L'Administration de la Marine Marchande, dont nous avons suivi pas à pas les changements, les dislocations, les regroupements et les refontes, va être encore modifiée.

Un décret du 8 janvier 1918, proposé par M. Lemery, avait, quelques jours avant l'arrivée au pouvoir de M. Bouisson, réglé à nouveau dans le détail les attributions du Sous-Secrétariat d'Etat : le service de l'exploitation des transports maritimes devait comprendre six bureaux :

1° Trafic ;
2° Affrètements, licences, réquisitions ;
3° Gestion ;
4° Transit ;
5° Comptabilité ;

6° Secrétariat.

Aussitôt la réquisition, ce service des transports maritimes devint direction et comporta à lui seul autant d'attributions que les autres services du Sous-Secrétariat d'Etat réunis.

Les moyens financiers

Dès la décision prise relative à la réquisition générale, M. Bouisson demande au Parlement un crédit de 500 millions et l'ouverture d'un compte spécial des Transports Maritimes destiné, dans sa pensée, à recevoir les bénéfices de la gestion des navires, ces bénéfices devant servir à la reconstruction de la flotte mais aussi à la constitution d'une flotte d'Etat.

C'est par là que les intentions de M. Bouisson et du Gouvernement français sont différentes de celles qu'ont montrées les autres Gouvernements alliés en procédant à la réquisition. En France la réquisition apparaît tout de suite non seulement comme un moyen énergique pour contraindre les armateurs à n'utiliser leur flotte que pour les besoins de la guerre, mais comme la première étape dans la constitution d'une flotte d'Etat.

M. Bouisson s'en ouvre à la Chambre dès le 27 février 1918 et sans ambages fait, à ce sujet, les déclarations suivantes :

Il paraît que l'Armement français s'est ému du rapport de M. Marin et d'une lettre de M. le Ministre des Finances qui y est insérée, disant que l'État achèterait et construirait pour son compte et qu'en aucun cas il ne rétrocéderait à des armateurs la flotte achetée ou construite.

M. André Hesse. — Pour la durée de la guerre.

M. Bouisson. — Il est bien entendu que c'est pendant la durée de la réquisition. Cela est tellement clair que sur le contrat que je vais passer avec ceux qui, loyalement, voudront me donner leur concours, j'indiquerai que je leur rembourserai en nature le navire perdu, c'est-à-dire que lorsqu'ils seront possesseurs de ce nouveau navire, ils auront le droit d'en disposer comme bon leur semblera.

« Ces déclarations sont précises et nettes, mais je dois dire que, conformément au vote émis par l'unanimité de la Chambre, je me propose de constituer une flotte d'État pour nos colonies.

« C'est la volonté expresse formulée par cette Assemblée à l'unanimité et, dès maintenant, je travaille à constituer cette flotte qui sera la propriété de l'Etat. Elle sera gérée et exploitée en régie par des armateurs, mais l'Etat y aura un intérêt. En dehors de cette flotte d'État pour nos colonies, MM. les armateurs auront le droit d'exercer l'industrie maritime comme tout Français a le droit d'exercer n'importe quelle industrie, pourvu qu'il ne demande à l'État ni primes, ni subventions, car je dois dire que, dès maintenant, ce régime est terminé.

Plusieurs membres. — Ce n'est pas trop tôt !

M. Bouisson. — A partir d'aujourd'hui, plus de primes, plus de subventions.

M. Mollé. — C'est une excellente initiative.

Quelques instants plus tard, M. Bouisson conclut :

« C'est l'État qui, à partir de la réquisition, réalise et encaisse tous les bénéfices.

« Et pourquoi ? — Pour avoir, en plus des 500 millions que je demande aujourd'hui, 500 autres millions que je demanderai dans quelque temps, avec les bénéfices réalisés pendant la guerre, une somme assez importante pour pouvoir, après la guerre, réorganiser et reconstituer la flotte marchande française. Si on n'adoptait pas cette formule, après la guerre nous serions en présence de la disparition totale de la flotte marchande nationale, parce que les armateurs seraient dans l'impossibilité absolue, matérielle, de reconstituer eux-mêmes leur flotte.

« Je l'ai dit au début : En Angleterre, ils ne trouveraient pas des chantiers pouvant leur donner satisfaction et, en France, ils seraient obligés de payer des prix tellement élevés qu'ils ne voudraient plus construire et nous assisterions à ce spectacle que des armateurs auraient gagné des millions et des centaines de millions pendant la guerre, et qu'après la guerre ils ne pourraient pas reconstituer leur flotte et placeraient leur argent dans d'autres industries ou se retireraient purement et simplement des affaires.

« La France ne peut pas se déposséder elle-même de sa marine marchande. Par conséquent cette formule doit réunir non seulement le Parlement, qui a le souci de sauvegarder la marine marchande nationale mais aussi les armateurs qui ont intérêt à avoir, après la guerre, une flotte commerciale qui sera construite sur le pied d'égalité avec les chantiers anglais.

« J'espère que les armateurs comprendront.

« Quoi qu'il en soit, la réquisition est décidée. Elle sera faite. »

Le Commissaire aux Transports Maritimes trouva, en arrivant au pouvoir, un projet présenté par ses prédécesseurs,

et qu'il n'eut qu'à remanier, pour donner à la réquisition telle qu'il la concevait les moyens financiers indispensables.

Un projet de loi portant ouverture et annulation de crédits sur l'exercice 1917 avait été déposé le 4 décembre 1917 sur le bureau de la Chambre. Ce projet prévoyait l'institution d'un compte spécial des Transports Maritimes auquel seraient portées les recettes et les dépenses entraînées par l'intervention de l'Etat dans l'utilisation des navires de commerce.

Un crédit de 320 millions de francs avait été demandé à cet effet, ce crédit devant comporter les trois dotations suivantes :

Transports maritimes.....	Section A	240.000.000
Achat de navires.....	Section B	30.000.000
Construction de navires.....	Section C	50.000.000

Après la nomination de M. Bouisson, le Ministre des Finances écrivit le 15 février 1918 au président de la Commission du Budget une lettre importante où était nettement indiqué le changement d'attitude du Gouvernement. Les principaux paragraphes de cette lettre sont les suivants :

« Il ne saurait donc plus être question de rétrocéder à des entreprises privées les navires achetés ou construits pour le compte de l'Etat. Les crédits demandés à cet effet, ne peuvent plus être considérés comme des fonds de roulement pouvant être utilisés à nouveau après avoir été reconstitués par les remboursements des concessionnaires ; ces crédits doivent avoir le caractère d'une donation définie et limitative, dont le montant ne pourrait être accru que par un vote formel du Parlement. L'importance de ces crédits doit dès lors être sensiblement accrue.

« D'un autre côté, ces navires devant tous, et quelle que soit leur origine, rester la propriété de l'État, il n'y a plus grand intérêt à distinguer les achats des constructions.

« Sous réserve des observations qui précèdent, le Gouvernement estime qu'il y a un avantage essentiel d'ordre et de clarté à maintenir les opérations d'achat et de construction dans le compte spécial dont la création est demandée. Cette méthode est la seule, en effet, qui permette de suivre l'amortissement des dépenses initiales, les sommes consacrées à l'amortissement devant être prélevées sur les recettes d'exploitation, et de comparer constamment les capitaux investis aux remboursements opérés. Elle facilitera le contrôle du Parlement qui pourra, à chaque

moment, en examinant la situation du compte spécial, apprécier l'importance des opérations déjà faites et amortissements entrepris. »

M. Louis Marin, rapporteur général au budget à la Chambre des Députés, souligne la modification survenue dans le projet primitivement déposé ; il déclare notamment :

Les opérations d'ordre, achats et constructions, d'une part, rétrocession d'autre part, disparaissent et il s'agit désormais d'opérations faites par *l'Etat* et pour *lui-même, l'Etat assumant une entreprise d'acquisition et d'exploitation d'une flotte de commerce.*

Le chiffre des crédits votés s'élèvera à 740 millions pour le fonds de roulement du compte spécial des Transports Maritimes, dotation pour achats et constructions de navires (chapitre XXVIII ter.).

Un chapitre XXVIII (quater) prévoit 110 millions de crédits pour l'affrètement de navires procurés par le Gouvernement brésilien, soit au total 850 millions de francs.

C'est par une loi du 25 mars 1918 que ces dispositions furent définitivement adoptées. Un décret du 20 avril 1918 précisa dans quelles conditions fonctionnerait le compte spécial des Transports Maritimes, en vue de savoir toutes les opérations financières relatives à l'exploitation, l'affrètement, les ventes ou achats de navires.

C'est ainsi que fut créée à l'occasion de la réquisition générale de la flotte de commerce une flotte d'Etat pourvue de son budget spécial.

Les préoccupations du Commissaire aux Transports Maritimes eurent donc, dès les débuts de son administration, une double portée et nous l'avons remarqué en citant quelques-unes de ses déclarations au Parlement.

Elles eurent pour but :

1° Utiliser au mieux la flotte de commerce remise entièrement entre les mains de l'Etat ;

2° A l'occasion de la réquisition générale, acheter et commander des navires non seulement en vue du remplacement des navires réquisitionnés perdus, mais pour l'extension de

la flotte de commerce française, ces bâtiments devant rester, dans l'intention de M. Bouisson, propriété de l'Etat.

Telle fut la réquisition générale de la flotte française.

Pour en étudier les résultats il faut envisager séparément les deux catégories de faits sur lesquels réagirent les mesures prises : exploitation et gestion de la flotte d'une part, d'autre part, création d'une flotte d'Etat, mainmise sur les chantiers de construction, achats de navires.

Les mesures de réquisition générale de la flotte appliquées immédiatement donnèrent lieu à de multiples incidents de détail, ou à des difficultés d'interprétation. Si complètes qu'aient été les instructions ministérielles, la tâche à accomplir était si grande que tout ne pouvait être prévu. Il y eut des échanges de lettres peu cordiaux entre le Comité Central des Armateurs et M. Bouisson. Le Président du Conseil fut saisi du conflit, mais l'examen détaillé de ces difficultés nous entraînerait trop loin et nous n'examinerons que les principales sources de conflit :

Un armateur lésé par la réquisition générale contesta la légalité et demanda au Conseil d'Etat de décider que le décret du 15 février 1918 était entaché d'excès de pouvoir. Le Conseil d'Etat, dans son arrêt du 3 août 1918, statue sur cette instance (Chargeurs d'Extrême-Orient s/s « Lieutenant Jean Laurent »). Les dispositions essentielles de cet arrêt sont les suivantes :

« La loi du 10 février 1918, en conférant au Gouvernement le soin de procéder à la réquisition de la totalité de la flotte marchande, l'a chargé de prendre par décrets simples les mesures d'exécution nécessaires pour adapter aux réquisitions nouvelles les règles sur les réquisitions militaires et, par conséquent, le décret du 15 février 1918 a pu valablement donner le droit de réquisition au Commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande.

« L'existence d'une charte-partie passée entre l'État et l'armateur ne fait pas obstacle à la réquisition qui met les navires à la pleine et entière disposition de l'État.

« La loi du 10 février 1918 n'édicte pas l'obligation pour l'État de procéder à la réquisition totale de la flotte, et les réquisitions partielles restent légales.

« Les services établis à terre par les compagnies de navigation constituent un accessoire éventuellement indispensable pour l'exploitation des navires eux-mêmes et peuvent être réquisitionnés en vertu de la loi du 10 février 1918. »

Le différend essentiel entre M. Bouisson et l'Armement fut dans le remplacement en nature des navires perdus sous le régime de la réquisition, remplacement promis lors des séances du 28 février 1918 à la Chambre des Députés et du 15 mars 1918 au Sénat. La charte-partie du 15 mars 1918 dans son article 12 déclare au contraire : « Le Gouvernement a la *faculté* de payer trois ans après la cessation des hostilités la valeur des navires perdus. » L'Armement obtint seulement l'addition des mots « dans le cas où le remplacement en nature serait reconnu impossible ».

Une autre difficulté avait trait à la détermination de la valeur initiale des navires achetés depuis la guerre à un propriétaire français. La valeur initiale de ces navires est fixée sur la base du dernier prix payé avant la guerre ou du prix payé par le premier propriétaire français suivant que la francisation du navire est antérieure ou postérieure au commencement des hostilités :

Enfin, l'Armement protestait contre le taux de l'indemnité de frais généraux pour les petites entreprises d'armement, trouvé insuffisant par les intéressés.

Telles étaient les questions principales faisant l'objet de vives protestations du Comité Central des Armateurs de France auprès du Commissaire aux Transports Maritimes et auprès de la Commission de la Marine marchande à laquelle il transmettait une note le 26 mars 1918 (annexe XII, p. 152).

Des difficultés particulières ont lieu également pour les voiliers français.

Les grands voiliers

La France possède, au moment de la guerre, une flotte importante de voiliers, dont la construction est due aux dispositions favorables de la loi de 1893 sur les primes à la navi-

gation. Un certain nombre de ces voiliers avaient été affrétés par le Ministre du Ravitaillement, M. Violette, pour transporter du blé d'Australie en France. Mais les marines alliées ayant interdit aux voiliers de dépasser Dakar en raison des dangers de la navigation au nord de ce port, les bâtiments à voiles français arrêtés dans ce port s'y accumulèrent. Le déchargement des cargaisons y était extrêmement lent. C'est alors que M. André Tardieu, Haut Commissaire de France en Amérique, proposa et fit accepter de faire naviguer ces voiliers dans l'océan Pacifique, entre l'Australie et l'Amérique, et de leur faire transporter des cargaisons à transborder ensuite sur des vapeurs. Ces voiliers seraient cédés au Gouvernement américain, moyennant échange avec des vapeurs. Les armateurs n'acceptèrent pas la réquisition amiable de M. Bouisson, ils demandèrent l'application du contrat passé avec les Services du Ravitaillement. C'est alors que M. Bouisson fit réquisitionner les grands voiliers sous le régime de la loi de 1877 (1).

Une première question se pose et ne manque pas de faire l'objet de discussions au Parlement lors d'une interpellation de MM. Ballande et de Chappedelaine, le 2 août 1918. A ce moment-là, la réquisition générale est complètement terminée. Quels sont les résultats obtenus ? M. Bouisson, répondant aux interpellateurs, critique le régime des licences auquel la réquisition générale s'est substituée. Il cite des transports effectués par quelques vapeurs et à des taux de fret qui apparaissent comme exagérés (2).

Comme justification de son œuvre, M. Bouisson cite les chiffres suivants relatifs aux importations américaines en France :

« Au mois d'octobre 1917 on importait 378.108 tonnes, au mois de novembre 331.000, au mois de décembre 318.000, au mois de janvier

(1) La Société Générale d'Armement, propriétaire d'une partie des voiliers réquisitionnés, a attaqué en justice la mesure prise au sujet de la réquisition de ses bâtiments, en invoquant l'incompétence de l'autorité ayant ordonné la réquisition. Le Conseil d'Etat a rejeté ce recours le 30 avril 1920 (arrêté cité par Marcel Roubion, *op. cit.*, p. 30).

(2) Voir séance de la Chambre des Députés (*Journal Officiel* du 3 août 1918, p. 2288).

385.000 ; et maintenant, on passe en février à 463.000 ; en mars à 627.000 ; en avril à 698.000 ; en mai à 780.000 — toutes choses égales. »

Répondant à certaines questions de ses collègues, lui demandant si les chiffres n'ont pas été obtenus avec un surcroît de tonnage étranger, M. Bouisson affirme :

« Avec le même tonnage, depuis le mois de février, c'est-à-dire depuis que nous avons réquisitionné, on peut dire que nous avons doublé les importations nécessaires pour la guerre et pour le ravitaillement. Voilà un fait que personne ne pourra contredire. »

Ces affirmations ont, cependant, fait l'objet de contestations passionnées. Lors de la même séance de la Chambre, le 2 août 1918, M. Clémentel, Ministre du Commerce et de la Marine marchande, rappelle que, grâce à la réquisition générale effectuée en France, le Gouvernement a pu obtenir de ses Alliés anglais et américains, un effort plus grand dans la cession des navires affrétés.

Dans son rapport sur le projet de loi déposé pour ratifier le décret du 15 février 1918 sur la réquisition de la flotte marchande, M. Bergeon, député, conteste les chiffres fournis par M. Bouisson. (Voir pages 104 et 105 du document parlementaire n° 5065, annexé au procès-verbal de la séance du 11 octobre 1918). Il cite les statistiques officielles des douanes. D'après ces documents, les importations totales par mer ont été pour les six mois précédant la réquisition de 15.721.404 tonnes ; pour les six mois suivants elles ont été de 14.891.706 tonnes, soit 829.698 tonnes en moins, malgré le tonnage allié ou neutre affrété à la France en supplément à la suite du vote de la réquisition.

M. Bergeon entre dans le détail, cite les chiffres des importations des produits essentiels au ravitaillement et à la poursuite de la guerre : céréales, fonte, fer, minerai, cuivre, nitrate ; pour toutes ces matières, il y a diminution des importations entre les deux semestres de 1917 et le premier semestre de 1918 pendant lequel s'exerça la réquisition.

Nous avons cherché, dans les débats qui s'ouvrirent au

Parlement à l'occasion du projet de loi sur la réquisition, la réponse de M. Bouisson ; elle est venue à la Chambre dans les séances des 21 et 26 novembre 1918.

M. Bouisson justifie son administration.

« Je ne dis pas, dit-il, qu'il n'y a pas eu d'erreurs dans mon exploitation. Quand on a à diriger 1.200 à 1.500 navires, nul ne peut se vanter qu'une erreur ne sera pas commise. »

Sur le chiffre des importations, M. Bouisson répond :

« La question est de savoir si nous avons laissé notre armée manquer de quelque chose pour faire la guerre et pour remporter la victoire... »

« Quels sont mes clients ? — Je suis l'armateur de l'État, j'ai pour clients M. Loucheur, M. Boret, M. Vilgrain, M. Clementel pour le commerce, M. Claveille pour les travaux publics, M. Clemenceau pour la guerre. Interrogez-les. »

A vrai dire, le 26 novembre 1918 la grande expérience de la réquisition ne passionne plus comme quelques mois auparavant. La guerre a été terminée par l'armistice du 11 novembre ; il faut, désormais, porter son attention sur les problèmes d'après-guerre, c'est à ce titre que la politique du Gouvernement devra être examinée maintenant.

CHAPITRE VII

Fonctionnement des transports maritimes pendant la guerre

Nous avons vu quelles modifications successives des lois et décrets ont été apportées dans cette organisation des transports maritimes née des circonstances et que des faits nouveaux sont venus à tout moment bouleverser.

Fort heureusement, sous l'apparente diversité des formules, malgré les déménagements successifs des bureaux et les changements de maître, la politique des transports maritimes conserve une certaine unité : la continuité de l'administration est assurée par quelques fonctionnaires d'élite. Quant aux officiers et marins, eux aussi surent assurer au mieux leur tâche. On ne saurait leur adresser trop de louanges. Aussi est-il utile de commenter non seulement ce qui fut décidé dans les ministères et de suivre pas à pas le dédale des règlements, mais encore de peindre à grands traits ce que fut la vie des marins du commerce pendant la guerre et le fonctionnement même des transports qu'ils assurèrent malgré tous les dangers.

Nous avons dit l'incertitude du marin sur ce qu'on attendait de lui au début de la guerre ; parmi les jeunes, ceux que la Marine de Guerre n'utilisait pas allèrent au bataillon des fusiliers ou aux formations militaires ; beaucoup qui se trouvaient au loin quand éclata la déclaration de guerre continuèrent à naviguer ; d'autres furent rappelés sur leurs bâtiments de commerce et cette affectation d'apparence peu dangereuse fut parmi les plus pénibles.

Dans les premiers mois de la guerre, les plus faciles captures des croiseurs allemands furent nos grands voiliers venant du Chili ou d'Australie, visibles de très loin avec leur mâture, faibles bâtiments sans vitesse et sans défense. Nous donnons en annexe (annexe XIII, p. 155) le rapport du capitaine de l'un d'eux, l'*Anne de Bretagne*, coulé le 21 novembre 1914 par un croiseur allemand, le *Kronprinz Wilhelm*. Dans cette première période de guerre, les bâtiments de commerce français sont coulés car on ne peut les amener en port de prise, mais l'équipage est sain et sauf le plus souvent ; celui de l'*Anne de Bretagne* est recueilli par un vapeur allemand et ramené à Las Palmas.

La navigation est incertaine ; les vapeurs et voiliers n'ont pas tous la T.S.F. Quand un croiseur ennemi est signalé les capitaines ne le savent pas toujours ; ils naviguent sans feux, s'arrêtent longtemps dans les ports attendant des ordres. C'est la période que décrit avec esprit le roman bien connu : « L'Odyssée d'un transport torpillé » (1), où malgré l'exagération voulue de certains détails se trouve une peinture vraie de la difficulté des navigations commerciales en temps de la guerre.

Mais bientôt la situation change et s'aggrave : les croiseurs allemands exerçaient leur activité dans les mers lointaines : Pacifique, océan Indien, Atlantique sud ; l'Amirauté allemande commence, dès la fin de 1914, la guerre terrible au commerce dans les eaux européennes par les champs de mines semés aux entrées des ports et dans les parages fréquentés par les navires marchands. Des champs de mines furent ainsi placés dès le début des hostilités dans le Pas-de-Calais, aux embouchures des rivières ; les Allemands armèrent même deux vapeurs camouflés en cargos neutres qui dispersèrent sur toutes nos côtes et jusque dans les ports lointains des colonies des mines dérivantes ou fixes. Ces deux vapeurs sont le *Moewe* et le *Wolf*.

Ce dernier ayant échappé aux croisières alliées mouilla des mines au cap de Bonne-Espérance, devant Bombay, dans le

(1) Larrouy (Maurice), *L'Odyssée d'un transport torpillé*, Grasset, éditeur.

golfe d'Aden et le détroit de Périm, en Nouvelle-Zélande et en Australie. Combien de vapeurs disparus sans nouvelles ont sauté avec cargaison et équipage sur ces engins dissimulés entre deux eaux.

Les officiers et marins n'avaient aucun moyen de se soustraire à ce danger ; pas de précautions à prendre si ce n'est de rester dans les grands fonds. Mais quand il faut atteindre le port, seul le chenal habituel est possible et c'est là justement que le danger apparaît. Il n'y a pas de dragage suffisant pour faire disparaître toute erreur car l'Allemagne emploie des sous-marins mouilleurs de mines qui viennent nuitamment accomplir leur besogne.

Mais l'arme terrible et cruelle entre toutes contre les navires de commerce va être le sous-marin. L'Allemagne en possédait trente-trois en juin 1914 mais il ne paraissait pas à cette époque qu'elle ait décidé de les utiliser dans la guerre au commerce. Le sous-marin est impropre à l'exercer car il ne peut recueillir les équipages ou les passagers, et son arme essentielle, la torpille, ne comporte pas d'avertissement. Ces considérations n'ont pas arrêté le Gouvernement allemand : à partir du 18 février 1915, les eaux baignant les Iles Britanniques sont déclarées zone de guerre et les sous-marins ennemis y coulent ou peuvent couler tout navire quel qu'il soit qui y apparaît.

Plus tard, en mai 1915, les premiers sous-marins apparaissent en Méditerranée.

Cette première période de la guerre sous-marine est terrible pour les navires marchands. Les Gouvernements alliés n'ont pas encore pris les mesures de défense indispensables ; ce n'est qu'à la fin de 1915 seulement que sont organisés les filets de protection devant les passes, les flottilles de patrouilleurs.

Le tonnage coulé par trimestre dépasse 300.000 tonnes pour les deux premiers trimestres de 1915 ; pour le troisième trimestre, juillet, août et septembre, le tonnage coulé atteint 500.000 tonnes. Si cette progression continuait, le sous-marin devait détruire plus de navires de commerce qu'on n'en pouvait construire et le plan allemand pouvait réussir.

C'est alors qu'on se décide à armer les navires marchands, armement défensif évidemment mais qui, en certaines circonstances favorables, peut devenir offensif.

Enfin, on crée des zones de patrouilles et de surveillance, et puis des convois escortés par des bâtiments légers, pour la plupart anciens chalutiers. La marine marchande trouve dans ses propres unités ses meilleurs éléments de protection.

On devine tous les événements tragiques auxquels cette poursuite acharnée de nos ravitaillements aboutissait. L'ennemi insaisissable semblait être partout ; une épave flottante au loin était signalée comme un périscope possible de sous-marin ; le vapeur ouvrait le feu et changeait sa route. La T.S.F. généralisée sur tous les navires de commerce permettait des conversations avec les bâtiments attaqués qu'on était impuissant à secourir à cause de la distance.

Souvent des bâtiments français attaquent au canon les sous-marins qu'ils aperçoivent et les obligent à plonger ; fidèles à tout un passé de bravoure, nos marins se sont montrés dignes de notre histoire maritime.

Au bout de quelques mois de lutte, la partie n'est plus aussi inégale : les navires de commerce se sont aguerris : les moyens de protection perfectionnés. On a généralisé les convois, camouflé les bâtiments grâce à des peintures spéciales qui les rendent difficilement repérables de loin ; les appareils fumigènes permettent de se retirer derrière un rideau de fumée opaque. Enfin, la marine perfectionne ses appareils de recherche des sous-marins par le son, de destruction par les grenades ou par les filets. Les sous-marins sont pourchassés jusque dans leurs bases. Il y aurait beaucoup à écrire sur cette lutte ingénieuse de chaque jour contre un ennemi invisible et dangereux (1).

---

(1) On a étudié au ministère français de la Marine le rendement des sous-marins ennemis en opération pendant les années 1917-1918. Alors que pour 40 sous-marins en croisière dans la Manche et l'Atlantique au mois de mars 1917, le tonnage coulé est de 405.000 tonnes, pour le même nombre de sous-marins en octobre, le tonnage coulé n'est que de 289.000 tonnes ; en novembre 1917 pour 39 sous-marins en service de 165.000 tonnes et en décembre pour 50 sous-marins de 216.000 tonnes. Les résul-

En juillet 1918 le sous-marin est bien dominé. Mais quelles pertes a-t-il provoquées ?

Nous n'avons pour nous en rendre compte qu'à feuilleter un document parlementaire assez récent (1) faisant connaître le bilan des pertes faites sur mer en hommes et en tonnage par les nations belligérantes, ainsi que certains chiffres concernant les transports d'hommes de troupe par mer.

Nous n'en retirerons que les chiffres concernant la marine marchande française :

Notre marine a transporté de la France, de l'Afrique du Nord et de Tarente vers les Dardanelles et Salonique : 630.790 hommes, 76.159 chevaux, 1.458.183 tonnes de matériel militaire et d'approvisionnements.

Elle a assuré les permissions et rapatriements au cours de la guerre de 218.786 hommes.

	Hommes
Entre le Maroc et la France	237.172
Entre l'Afrique occidentale et la France	138.470
Entre l'Afrique du Nord et la France	1.600.000
Entre l'Indochine et la France	86.000
Ouvriers chinois ou annamites	36.123
Entre Madagascar et la France	47.000

La marine française compte qu'elle a assuré le transport de 3.342.000 hommes du début des hostilités au jour de l'armistice.

Le rapport signale les cas d'attaque contre des navires-hôpitaux, les actes sauvages contre des marins sans défense ou des passagers ; n'était-ce pas, en soi, inhumain de laisser sur la mer dans de frêles embarcations, loin de tout rivage, des femmes et des enfants, et même des hommes d'équipage ? Il donne une liste des pertes dans le personnel de la marine de commerce par suite d'attaques de navires de commerce.

Le total de ces pertes s'élève à 2.844 personnes du 4 août

---

tats sont meilleurs encore en 1918 car pour 44 sous-marins en juillet 1918 les pertes sont seulement de 174.000 tonnes.

(1) *Journal Officiel* du 21 juillet 1922, p. 824, annexe n° 634.

1914 au 1er décembre 1917. A ce chiffre officiel le rapport ajoute 1.440 marins français ou indigènes disparus ou tués au cours d'attaques de navires de commerce.

Cette statistique ne comprend pas les passagers ; on n'a fourni jusqu'à ce jour de chiffres que pour les passagers militaires dont 1.051 auraient péri en mer par torpillages jusqu'au 1er mai 1917 inclusivement.

Quant aux pertes en tonnage de notre marine marchande, elles sont considérables. Nous avons évalué à 2.470.000 tonnes l'importance de notre marine marchande avant la guerre. Nos pertes de guerre ont été supérieures au tiers de ce tonnage. Nous avons perdu par torpillages, mines ou autres circonstances de guerre :

280 vapeurs s'élevant à 711.885 tonnes.
431 voiliers s'élevant à 209.751 tonnes.

Notre flotte s'étant diminuée pendant la période de guerre des navires perdus par risques de navigation ordinaire, condamnations, innavigabilité, etc..., d'un certain nombre d'autres bâtiments, notre déficit brut pendant la guerre est de 1.128.791 *tonneaux* (1).

L'année la plus lourde pour nous est 1917 : dans cette seule année nous avons perdu, par faits de guerre, 373 navires s'élevant à 442.167 tonnes.

Et que dire de l'usure anormale des unités en service, de ces bâtiments dont il faut tirer immédiatement le maximum d'utilisation, qu'on répare difficilement dans des chantiers mal outillés, sur des cales sèches que la marine militaire utilise par priorité pour ses propres navires ?

Long martyrologe des marins, tâche obscure de nos hommes bien digne de la résistance de nos soldats dans la tranchée.

Dans le même temps, la flotte s'use, ne se reconstitue pas, les chantiers sont tout à l'œuvre des munitions ; la France entière se défend jusqu'à l'extrême limite de sa puissance terrestre et maritime.

---

(1) Chiffres cités par le rapport du ministère de la Marine.

CHAPITRE VIII

Mesures prises pour la reconstitution de la flotte

Quelles tentatives sont faites, malgré tout, pour reconstituer notre flotte décimée ?

Nous avons signalé, au cours de cette étude, les efforts faits par les prédécesseurs de M. Bouisson pour aider à la reconstitution de la flotte française : la tentative d'accord Harris and Dickson ; l'entente avec la Hudson's Bay ; la création de la flotte du Bureau National des Charbons ; l'accord franco-brésilien pour l'utilisation des vapeurs internés au Brésil ; le vote de la loi du 13 août 1917 sur la reconstitution de notre flotte de charge ; les achats de la mission Tardieu aux Etats-Unis d'Amérique, les tentatives d'achat au Japon.

Efforts dispersés mais souvent heureux pour donner à la France la flotte marchande dont la guerre fait concevoir chaque jour la nécessité impérieuse. La plupart des marchés étrangers se ferment à nos achats ; les négociations avec les gouvernements alliés pour des cessions immédiates de tonnage n'aboutissent pas. M. de Monzie, le premier, dès son arrivée au pouvoir en juillet 1917, s'efforce de ranimer les chantiers français de constructions navales, d'obtenir des tôles soit de nos métallurgistes, soit des Anglais et des Américains.

Mais les difficultés sont considérables. Les chantiers ont perdu par la mobilisation la plus grosse part de leur personnel, leurs cadres de contremaîtres, de dessinateurs, de spécialistes de toutes catégories sans lesquels la construction navale ne saurait être entreprise. Ils ont, sur la demande du ministère

des Munitions et de l'Armement, orienté leur activité vers les fabrications de guerre. Un chantier construit des chars d'assaut, un autre répare des locomotives et construit des wagons, tous ou presque tous fabriquent des obus et du matériel d'artillerie. Ces programmes ont été encore augmentés à la fin de 1917 à cause de l'entrée en guerre des Etats-Unis et de la nécessité où on s'est trouvé de faire fabriquer en France certains matériels spéciaux nécessaires à l'armée américaine ; la tournure grave prise par les événements interdit d'ailleurs de ralentir ces fabrications indispensables à la défense nationale.

Aussi, M. Bergeon constate ces faits avec amertume dans son rapport au nom de la Commission de la Marine Marchande sur la réquisition de la flotte marchande de 1918 (octobre) et il s'exprime ainsi :

« Ainsi donc, ministère de l'Armement, ministère des Travaux publics, ministère de la Marine, se disputent, à l'envi et à n'importe quel prix, la possession de nos chantiers privés de constructions navales, et seul le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine marchande se voit condamné à demeurer à la porte de ces mêmes chantiers en attendant qu'il plaise à ces messieurs du Gouvernement de lui faire une toute petite place, là où il devrait être seul et chez lui. C'est contre cet empiétement que nous protestons et que nous vous demandons de protester avec nous. »

Les difficultés de M. Bouisson à ce sujet ressortent nettement des chiffres suivants :

« Le personnel affecté aux constructions neuves de la marine marchande s'élevait :

	Navires en acier		Navires en ciment armé
	Coque	Machine	
15 février 1918	1.148	379	Néant.
1er juillet 1918	2.048	508	182

« Nous comptions avant la dernière offensive porter ces effectifs à 10.000 ou à 15.000. Les augmentations nous avaient été promises et devaient provenir de trois sources :

a) Suppression des fabrications de l'armement dans les chantiers navals, qui occupaient le 15 février 8.372 ouvriers ;

b) Envoi dans les chantiers navals d'ouvriers des usines de l'intérieur ;

c) Récupération des spécialistes de l'armée.

« Un commencement d'exécution avait eu lieu : environ 800 ouvriers occupés dans les chantiers navals aux travaux de l'armement ont passé à ceux des constructions navales ; 500 ouvriers ont été envoyés dans les chantiers navals.

« Mais, depuis la récente offensive, la situation a complètement changé ; les chantiers navals sont, de nouveau, affectés à des travaux pour l'armement et l'envoi des ouvriers de l'armée ou des usines de l'intérieur est provisoirement suspendu (1). »

La France se trouve donc dans la nécessité de suspendre ses travaux de reconstruction de la flotte pour parer aux exigences de la défense nationale.

Les constructions neuves dans les arsenaux de la Marine se heurtent en 1918 aux mêmes difficultés ; c'est après la guerre seulement que les arsenaux pourront travailler pour la marine marchande.

Le Commissaire aux Transports Maritimes a cependant un programme de constructions neuves qu'il réalise en commandant sur les chantiers français :

30 charbonniers du type *Gharb* de 1.500 tonnes chacun ;
30 charbonniers du type *Marie Louise* de 3.100 tonnes chacun.

L'ordre de construction de ces navires s'échelonne de 1917 à 1919.

En outre, il est commandé :

1 cargo de 4.500 tonnes *Louis Nail* dont les tôles furent commandées en 1917 mais dont le marché a été passé en 1919.
4 cargos de 6.500 à 7.000 tonnes commandés en juillet 1919 ; deux du type *Jean Stern* et deux dits *A. O. F.*
102 chalands en ciment armé ; le premier fut commandé en 1917, les autres en novembre 1918. En définitive, 36 de ces chalands seulement furent construits.

---

(1) Rapport Bergeon, p. 73 (document du Gouvernement).

24 remorqueurs de haute mer destinés à remorquer les chalands en ciment armé ont été commandés en août 1919.

Enfin, les commandes de paquebots :

4 paquebots type *Mustapha* et 4 type *Duc d'Aumale* commandés pour les services de l'Afrique du Nord, après la cessation des hostilités, par le Commissaire aux Transports Maritimes.

Au Japon, le Commissaire aux Transports Maritimes complète les achats faits par ses prédécesseurs. La France achète ainsi cinq vapeurs : *Député Frédéric Chevillon*, *Sénateur Reymond*, *Le Myre de Villers*, *Dumont d'Urville*, *Shimpo Maru*, d'un tonnage total de 22.800 tonnes de portée en lourd, pour 47.260.000 francs soit un peu plus de 2.000 francs la tonne.

L'*Aukai Maru* a été acheté pour la colonie d'Indo-Chine.

Aux Etats-Unis, nous avons vu que la réquisition ayant été prononcée en juin 1917 et mise en application en août 1917 pour les navires en acier, les efforts de M. Tardieu sont restés vains en ce qui concerne cette catégorie de bâtiments ; les marchés américain et canadien ne peuvent accepter que des commandes pour du tonnage en bois.

Le 11 juillet 1917, M. Tardieu passe, sur autorisation du Gouvernement, un contrat pour la livraison de 40 schooners en bois à moteur auxiliaire de 3.000 tonnes dw. chacun. Ces vapeurs doivent être construits en régie par les chantiers de la Foundation C° et doivent être payés 123 dollars la tonne, mais le prix définitif est beaucoup plus élevé et se montera à une valeur totale de 24 millions de dollars.

Au même moment, 6 schooners dits de *Terre-Neuve* parce que affectés à la surveillance de la pêche sur les bancs, sont achetés pour un prix total de 2.130.000 dollars.

Plus tard, en 1918, nous commandons également en Amérique, avec l'accord du Commissaire aux Transports Maritimes :

20 cargos en bois de 3.000 tonnes également construits en régie par la Foundation Cy à Victoria, formant un

total de 50.000 tonnes dont le prix total a atteint la somme de..... $ 10.800.000
50 barges à vapeur de 1.500 tonnes de capacité construites au Canada..... $ 16.250.000
5 chalands en acier type *Le Parmentier*, construits également en Amérique, coût initial $ 4.200.000 — prix définitif..... Frs. 80.000.000

M. Tardieu avait réussi, en outre, l'achat de trois vapeurs en acier : *California*, *Siam*, *Maréchal Foch* ex-*Buda II* et de deux autres vapeurs en bois : *Albert Metin*, *Général Pau*.

Telle est la flotte disparate que le Gouvernement a pu commander ou acheter avant la fin des hostilités ; on se rend compte de l'insuffisance des résultats obtenus et c'est dans la voie des cessions de tonnage par les Alliés que notre Gouvernement recherche une solution à la crise maritime qui persiste.

Accord Maclay-Clémentel

Dès le début de 1918, les Gouvernements anglais et français sont entrés en rapport pour examiner les moyens par lesquels les chantiers de constructions anglais et le Gouvernement britannique pourraient venir en aide à la marine marchande française, en vue de reconstituer la part du tonnage coulée par suite d'événements de guerre.

Le 28 octobre 1918, un memorandum fut adopté par le Gouvernement anglais, en vue de justifier la cession de tonnage que ce Gouvernement était, dès ce moment-là, disposé à envisager pour le Gouvernement français.

Cet accord devait permettre l'achat, par le Gouvernement français, de 150.000 tonnes de bateaux déjà construits et autoriser les armateurs français à commander en Angleterre 350.000 tonnes de bâtiments de leur choix.

L'accord fut précisé le 12 novembre 1918 et confirmé par un télégramme adressé par Sir J. Maclay à M. Clémentel le 13 novembre 1918. Voici les termes de ce télégramme :

« Cher Monsieur Clémentel. — Je suis heureux d'être en mesure de vous faire savoir que le Gouvernement anglais confirme les termes du

memorandum qui vous a été remis il y a quelques jours et d'après lequel une part notable est réservée à la France dans la production en tonnage neuf des chantiers de constructions maritimes anglais.

« Je me réjouis que cet arrangement, résultat de négociations que, vous vous en souvenez, nous avons poursuivies ensemble depuis janvier dernier, soit conclu sous les heureux auspices du moment actuel. Il est conforme au nouvel esprit de coopération alliée dont nous avons vu la force croître de mois en mois, à mesure que s'accumulaient les difficultés nouvelles qu'il a permis de surmonter et qui durera, j'en suis convaincu, bien au delà de la conclusion d'une paix victorieuse et sera, pour la civilisation tout entière, fertile en leçons de la plus haute valeur.

« Avec mes vœux les plus cordiaux, je suis sincèrement vôtre. »

Signé : J. P. Maclay.

Une négociation menée parallèlement à celle-ci entre M. André Tardieu et le Gouvernement américain n'aboutit pas à un accord, les bâtiments que les États-Unis pouvaient céder ne convenant ni comme caractéristiques, ni comme prix aux armateurs français.

Aperçu rapide des négociations aboutissant à des cessions de tonnage, entre l'armistice et le traité de paix

L'accord Maclay-Clémentel du 12 novembre 1918, dont nous venons de rappeler les grandes lignes, fut d'une exécution malaisée.

Les difficultés commencèrent quand il s'agit de fixer la liste des bateaux attribués à la France et les prix de cession.

La liste des navires ne fut pas, en effet, établie d'accord entre les armateurs, à qui devaient incomber les achats éventuels, et le Gouvernement anglais. Cette liste fut imposée par les services du Ministry of Shipping et celle qui fut finalement transmise de Londres comprenait des navires en acier assez médiocres et sept bateaux en bois évalués à 120.000 livres chacun.

Lorsque cette exigence fut connue, au mois d'avril 1919, elle manqua de compromettre l'accord. Des télégrammes personnels furent échangés entre Sir J. Maclay et M. Clémentel ;

ce fut en vain. La résolution des autorités anglaises ne se modifia pas. Finalement, le 14 juin 1919, un memorandum fut signé par les représentants à Londres du Ministry of Shipping et par ceux de notre Gouvernement. Il était ainsi conçu :

1° « Le Gouvernement français, au nom des armateurs français, s'engage à acheter et le Gouvernement britannique s'engage à vendre les navires désignés dans la liste ci-jointe aux prix qui y sont indiqués. Le Gouvernement britannique se réserve le droit de remplacer par un autre navire type semblable, tout navire porté sur cette liste » ;

2° « La livraison sera laissée à la discrétion du Shipping Controller, qui fera tous ses efforts pour livrer dans les six mois à dater de la signature du présent contrat et ne prévoit pas que la livraison d'aucun navire sera sensiblement en retard sur la date indiquée » ;

3° « L'acte de vente pour chaque navire sera établi en faveur d'un propriétaire qui sera désigné par le Gouvernement français dans le délai d'un mois à dater du présent contrat ; les paiements du prix d'achat seront faits au Gouvernement britannique par ce propriétaire et les conditions de vente seront conformes à la formule ci-annexée du contrat qui sera exécuté par les parties intéressées » ;

4° « Le Gouvernement français prend l'engagement que les contrats individuels seront signés par les acheteurs et qu'un dépôt de 10 pour 100 sera payé dans les six semaines à dater de la signature du présent contrat »;

5° « Le paiement sera fait en livres sterling à Londres, conformément aux termes du contrat ci-annexé. »

Le Gouvernement anglais avait complète satisfaction et imposait toutes ses conditions.

A la suite de cet accord, de nombreuses réunions eurent lieu en France aux Services de la Marine Marchande, où les armateurs furent convoqués. Les Compagnies d'armement n'acceptèrent pas de prendre pour elles-mêmes les sept navires en bois et les 6 navires en acier construits au Canada, qui étaient compris dans la liste du Ministry of Shipping.

Ils durent s'incliner en fin de compte pour ne pas compromettre les résultats généraux de l'accord.

Voici le tonnage qui a été réellement cédé :

Sur le premier tiers des 500.000 *tonnes*, 48 navires d'un

tonnage brut de 162.699 tonnes ont été effectivement achetés.

Sur les deux autres tiers, 98 navires d'un tonnage de 405.362 tonnes sur lesquels 6 contrats de 24.270 tonnes ont été résiliés, soit 381.092 tonnes.

Enfin, 11 navires ont été achetés en Angleterre représentant 74.632 tonnes.

Soit un total de 157 navires formant un tonnage brut de 642.693 tonnes.

Le prix d'achat de ce tonnage a été fixé d'après les cours moyens sur le marché anglais par les acheteurs étrangers ; les prix d'achat pour acheteurs anglais étaient bien moins élevés.

Ce prix d'achat total s'élevait, d'après les estimations initiales, à un total de 25.973.000 livres. Au mois de juillet 1919, époque de réalisation de l'accord, la livre sterling valant 32 francs, l'achat total représentait 831 millions de francs. Mais les bateaux furent livrés sur une longue période et, d'autre part, les armateurs ayant été invités à échelonner leurs paiements, le surprix provenant de la hausse du change n'a pas été inférieur à 465 millions de francs (1).

Navires ex-ennemis : Négociations interalliées

Nos pertes maritimes par risques de guerre ont été importantes (959.391 tonnes de jauge brute) et, du fait de l'affectation de nos chantiers de construction navale à des fabrications de guerre, nous sommes arrivés à l'armistice sans avoir pu reconstituer notre tonnage, ni en valeur absolue ni en quantité.

Nous ne pouvions, pour notre ravitaillement, attendre la signature du traité de paix pour la part du tonnage ennemi qui devait nous revenir. C'est pourquoi l'accord du 16 janvier 1919, qui prolongea l'armistice, ordonna la remise aux

(1) Actuellement les 640.000 tonnes achetées n'ont pas une valeur supérieure à 300.000.000 de francs. Le déficit supporté par l'Armement français du fait de cet accord est au moins égal à un milliard de francs.

Gouvernements alliés de la flotte marchande allemande tout entière, à l'exception des petits caboteurs.

La flotte allemande devait être utilisée sous pavillon interallié pour assurer le ravitaillement de l'Allemagne et du reste de l'Europe. Une répartition provisoire eut lieu et la gérance des navires fut faite entre les différents pays alliés.

Après de longues discussions, il fut attribué, en gérance, à la France

Paquebots au-dessus de 7.000 tonnes sur la première tranche de 700.000 tonnes.	75.000
Cargos.....	600.000 dw.

Tous les paquebots au-dessous de 7.000 tonnes aptes à des voyages transocéaniques furent attribués à l'Angleterre ; les autres furent partagés entre la France et l'Angleterre selon qu'ils étaient aptes au service de la Méditerranée ou de la Manche.

Ces navires furent livrés avec de longs retards et en mauvais état.

Il y aurait une longue étude à écrire sur ce sujet, mais elle n'entrerait pas dans le cadre de notre travail. Nous n'avons cité les chiffres ci-dessus que pour situer notre position maritime à la fin de la guerre.

CONCLUSION

La guerre terminée au 11 novembre 1918, quelle est notre situation ? Nos ravitaillements restent difficiles, notre flotte est usée par un service intensif ; en novembre 1918 nous avons 300.000 tonnes de navires français en réparations, soit le 1/4 environ des bâtiments français en service, ceux-ci se décomposant ainsi :

690.000	tonnes	(jauge brute)	servant aux importations du ravitaillement de l'armement et des matières premières.
150.000	—	—	au trafic de charbons entre la France et l'Angleterre.
56.593	—	—	aux services de la guerre.
165.000	—	—	à la marine militaire.
38.000	—	—	aux colonies.
58.000	—	—	aux services des Alliés.
16.000	—	—	au cabotage.
17.931	—	—	aux transports de pétroles.

Nous avons 780.183 tonnes de bâtiments anglais affrétés pour nos ravitaillements.

L'Amérique affecte 180.000 tonnes de vapeurs à notre ravitaillement, sans compter 135.000 tonnes de pétroliers.

Nous avons enfin 962.987 tonnes de navires neutres affrétés, c'est-à-dire qu'à l'armistice notre propre flotte ne transporte pas le quart de nos importations essentielles.

Le Gouvernement sait la gravité de cette situation ; c'est pour cela qu'il insiste auprès de ses Alliés pour les cessions de tonnage car en 1918 les frets atteignent des prix qui donnent le vertige. On peut calculer qu'en francs-or les 2.000.000 de tonnes affrétées par nous à des taux variables mais pas infé-

rieurs à 40 shillings par tonne en time-charter occasionnent au budget une dépense mensuelle de 100 millions de francs-or. Nous ne parlons pas des affrètements au voyage, ni des chargements partiels par navires étrangers. En 1919 ces frets sont passés à 70 shillings par tonne et par mois en time-charter. Si nous tenons compte du prix de 40 shillings par tonne (très modéré pour la période qui a suivi l'armistice) *nous avons en huit mois dépensé pour la seule flotte étrangère indispensable à nos ravitaillements autant que nous l'avions fait en quarante ans par nos lois de primes à la navigation et à la construction de* 1881 *à* 1920 *pour soutenir notre propre marine marchande.*

Coûteuses économies qui conduisent à de pareilles dépenses.

Notre flotte de commerce sort de la guerre absolument démantelée; l'Armement a un programme complet de *reconstitution* ; l'Etat en a un lui aussi et le réalise. Il semble que de l'expérience tentée par la réquisition générale il doive sortir un essai de flotte d'Etat. L'incertitude est grande à la fin de la guerre sur ce que sera la ligne de conduite du Gouvernement en matière maritime. Cette incertitude a dominé toute notre politique pendant la guerre.

On a constamment improvisé, qualité et défaut bien français, et il faut dans ces conditions s'étonner de l'effort d'adaptation réalisé et des quelques résultats acquis malgré bien des vicissitudes. Mais il n'en reste pas moins que ni dans la solution des réquisitions maritimes, ni dans la recherche d'une meilleure utilisation de notre flotte, ni dans la reconstitution des navires coulés, nous n'avons jamais eu la claire notion des décisions à prendre et des intérêts à défendre. Notre marine marchande et le Trésor public ont fait les frais de ces improvisations et de ces incertitudes.

Ces fautes ont, pour une large part, leur origine dans le défaut d'une organisation stable pour la marine marchande dans notre pays et dans le manque absolu d'une politique maritime.

Nous avons, peut-être avec trop de détails, retracé les compétitions des ministères se disputant la direction des bureaux de la Marine Marchande. Nous avons montré par

quelle lente évolution ces services, d'abord confiés à un Département militaire, ont été confiés à un ministère civil et puis finalement centralisés dans les mains d'un seul ministre. Il a fallu trois ans de guerre pour aboutir à ce résultat.

Fort heureusement, les bureaux conservaient une certaine permanence et le personnel de chacun d'eux n'était pas changé à chaque modification d'organisation générale.

On voit, cependant, à quel danger peut conduire un pareil manque d'organisation, et nous voudrions que ce modeste travail pût contribuer à éviter le retour de pareils errements et qu'on se préoccupât, enfin, aujourd'hui, de préparer la politique maritime de la France, aussi nécessaire pour la paix que pour la guerre !

Nous n'osons dire un mot des résultats : ils sont, hélas ! pour la France, en matière de transports maritimes, ce qu'ils sont dans bien d'autres domaines. La France s'est agrandie mais appauvrie. Notre flotte augmentée en tonnage est devenue plus importante qu'autrefois, mais la dette des armateurs est plus grande ; reconstituée trop tard pour bénéficier des hauts frets, elle n'a pu, comme ses concurrentes, assurer ses réserves grâce aux affrètements de la guerre payés avec notre argent.

Au total : immense déperdition de force et de capitaux, efforts dispersés et sans suite apparente, mais qu'une ligne subtile rejoint les uns aux autres et qui laissent malgré tout une France maritime plus forte et plus riche d'expérience, sinon d'argent, que la France de 1914.

ANNEXES

Annexe N° I

EXTRAIT DE LA LOI DU 2 MAI 1899

concernant :

1° Les officiers auxiliaires de divers corps de la marine, les mécaniciens du commerce et les maîtres au cabotage ;

2° L'engagement volontaire, pendant la durée de la guerre, de diverses catégories du personnel de la marine.

Titre VI

De l'engagement volontaire et éventuel, pour la durée de la guerre de diverses catégories du personnel de la marine

Article 18

Les inscrits maritimes appartenant aux équipages des navires de commerce dont la réquisition pour le service auxiliaire de la Flotte est prévue par une convention spéciale conclue avec le département de la marine peuvent, dès le temps de paix, demander à continuer leurs services, en temps de guerre, sur lesdits bâtiments pour le cas où la réquisition en serait opérée.

Les inscrits qui ont contracté cette obligation éventuelle sont levés pour le service dès que leur bâtiment est réquisitionné, et maintenus à bord sous réserve du droit qui appartient à l'autorité maritime d'utiliser de telle manière qu'elle le jugera convenable ceux d'entre eux qui feraient partie des catégories rappelées ou mobilisées.

La faculté ouverte aux marins inscrits par le paragraphe premier du présent article est également étendue aux hommes du recrutement de toutes classes, âgés de plus de dix-huit ans, qui font partie de l'équipage commercial des navires susmentionnés.

En cas de réquisition du navire sur lequel ils sont embarqués, les hommes qui ont souscrit l'obligation de continuer leurs services en temps de guerre sont mis d'office à la disposition du ministre de la marine et maintenus à bord pendant la durée de la réquisition.

Les obligations définies au présent article font l'objet d'un contrat spécial d'engagement passé devant l'autorité maritime dans la forme et dans les conditions qui seront ultérieurement déterminées par décret (1).

Ces contrats spéciaux ne lient les intéressés que pendant leur embarquement à bord des navires susceptibles d'être réquisitionnés et pour le cas où ils y seraient présents au moment de la réquisition du bâtiment.

Par suite, il n'est apporté, au point de vue commercial, en temps de paix, aucune restriction ni modification aux droits des marins du commerce et des armateurs dans leurs rapports respectifs.

CAHIER DES CHARGES POUR L'EXPLOITATION DU SERVICE MARITIME POSTAL

. . . . . .

CHAPITRE XII

Cas de guerre

ARTICLE 95

Interruption du service subordonnée à une autorisation de l'Etat

En cas d'hostilités ou de guerre maritime, le concessionnaire s'engage à ne pas suspendre son service avant d'y avoir été autorisé par l'Etat.

Tant que le concessionnaire n'a pas été autorisé à cesser le service et jusqu'au moment de la rentrée au port français le plus proche des navires postaux, l'Etat supporte les risques de guerre dont le concessionnaire viendrait à souffrir.

Si, au contraire, l'Etat autorise la cessation du service, les droits et obligations du concessionnaire sont déterminés par les articles ci-après, sauf arrangement contraire intervenu entre le concessionnaire et l'Etat.

Le temps de la cessation totale ou partielle du service est, au choix du concessionnaire, compris ou non compris dans la durée du marché.

---

(1) Décret du 29 juin 1899.

Article 96

Remise à l'Etat du matériel naval

Le concessionnaire a la faculté de continuer tout ou partie de son service à ses risques et périls. S'il use de cette faculté, il a droit à la subvention correspondant aux parcours effectués dans ces conditions. Si le concessionnaire suspend la totalité ou une partie de son service, le temps de la cessation totale ou partielle est, à son choix, compris ou non compris dans la durée du marché.

L'Etat peut prendre possession d'un ou de plusieurs des bâtiments restés sans emploi avec tout ou partie de leur matériel et approvisionnements ; il peut les approprier, les armer et les affecter à telle destination qu'il juge convenable, en payant une somme annuelle représentant : 1° l'intérêt à 4 pour 100 de la valeur estimative du navire et des approvisionnements ; 2° son amortissement normal. En outre, en cas de dégradations, il est alloué au concessionnaire, au moment de la restitution, une indemnité égale au dépérissement constaté en tout ou en partie.

Tant pour la fixation de la valeur estimative du navire et des approvisionnements que pour celle de l'amortissement et de l'indemnité en cas de dégradations, il est procédé d'un commun accord ou, à défaut d'entente, par arbitrage, dans les conditions prévues à l'article 112.

Si les navires ne sont pas restitués, le concessionnaire est indemnisé de leur valeur, au moment où ils ont été remis à l'Etat, d'après l'estimation faite comme il est dit ci-dessus.

Pendant toute la durée de l'interruption du service, la subvention est supprimée.

Article 97

Cas où l'Etat ne prend pas possession du matériel naval

Si l'Etat n'use pas de la faculté qui lui est donnée de prendre possession de tout ou partie des bâtiments, du matériel et des approvisionnements devenus sans emploi à la suite de la suppression du service du concessionnaire, il doit payer, tant à titre d'intérêts du capital qu'à titre de dépréciation des bâtiments, du matériel et des approvisionnements dont il n'a pas pris possession, et pour couvrir le concessionnaire des frais restant à sa charge, une indemnité qui est réglée d'un commun accord, ou, à défaut d'entente, dans les conditions prévues à l'article 112.

Article 98

Reprise du service

Dans tous les cas, la guerre terminée, le ministre peut relever le concessionnaire des obligations du marché si les événements de guerre l'ont mis dans l'impossibilité de reprendre le service.

De son côté, le concessionnaire a la faculté de se refuser à exécuter immédiatement le traité si les navires livrés par lui à l'Etat ne lui sont pas rendus en état convenable et en assez grand nombre pour permettre un service complet. Dans ce cas, des arrangements sont pris entre le ministre et le concessionnaire pour fixer la date de la reprise totale ou partielle du service.

Annexe N° II

CONVENTIONS-TYPES DE LA MARINE FIXANT DÈS LE TEMPS DE PAIX LES CONDITIONS DE LA RÉQUISITION DES NAVIRES DE COMMERCE

I

Navires réquisitionnés en qualité de transports auxiliaires

Titre premier

Obligations spéciales du personnel et de l'Armement

A. — *Personnel*

Capitaine. — Le capitaine obtempérera immédiatement à tous ordres de la Marine concernant les navires requis. Il effectuera les opérations de chargement et de déchargement ainsi que les traversées avec toute la diligence possible et, en toutes circonstances, prêtera à la Marine son concours personnel, celui de l'équipage, des apparaux et des embarcations.

Le capitaine devra pouvoir embarquer par jour, et suivant les moyens dont il dispose, les quantités que la Marine sera en mesure de présenter.

Equipage. — Il est entendu qu'aucun homme de l'équipage ne sera rappelé au service de l'Etat tant qu'il fera partie de l'équipage d'un vapeur requis et pendant toute la durée de la réquisition. Pour l'exécution de cette mesure, l'autorité maritime qui aura procédé à la réquisition signalera l'indisponibilité des hommes de l'équipage aux administrateurs chefs des quartiers d'immatriculation et aux commandants des bureaux de recrutement dont dépendent les hommes. En revanche, l'Armement s'engage à remplacer sans délai les hommes de l'équipage qui, au moment de la réquisition ou pendant sa durée, quitteraient le bord pour un motif quelconque. Durant toute la période de réquisition l'équipage normal du vapeur ne devra cesser d'être au complet.

B. — *Approvisionnement*

Dès que la réquisition sera notifiée à l'Armement, les vapeurs requis seront d'urgence approvisionnés par ses soins en vivres (1), matières grasses et rechanges de toute nature, pour une durée minimum de deux mois.

L'Armement devra également pourvoir, en temps utile et dans les mêmes conditions, au remplacement de ces approvisionnements.

Il en sera de même pour le combustible, sauf le cas où le charbon nécessaire pour le service du bord pourrait être fourni par la Marine elle-même, au moyen de prélèvement sur le chargement de houille (2). En outre de l'obligation d'approvisionner le navire en rechange, l'Armement, à dater du jour de la réquisition, tiendra à la disposition constante de la Marine tout le matériel non consommable qui aurait été approvisionné pour le navire réquisitionné. Ce matériel sera donc considéré comme intangible.

C. — *Vitesse*

Le vapeur requis fournira, en service courant et à moins d'instructions contraires ou de force majeure, une vitesse qui ne devra pas être inférieure à la vitesse de route normale de ce navire.

---

(1) Voir toutefois titre II, § B, 3e *in fine.*

(2) Dès que le navire aura été requis, il sera procédé contradictoirement et dans les conditions prévues au titre III § C, par le cubage des soutes (1 mètre cube = 900 kilos. de houille) à la constatation de la quantité de charbon existant à bord, dont la Marine tiendra compte à l'Armement au cours du jour tel qu'il sera fixé par le Président de la Chambre de Commerce du port d'attache du vapeur.

D. — *Port en lourd*

Le vapeur devra pouvoir porter en lourd un chargement de tonnes correspondant à sa capacité maximum.

E. — *Entretien du navire*

Sous réserve des allocations prévues au titre II, l'Armement s'engage à supporter tous les frais d'entretien, quels qu'ils soient, du navire réquisitionné. L'entretien comprend notamment les réparations ne provenant pas d'un fait dont la Marine doit supporter les conséquences (voir au titre II).

F. — *Communication des livres de bord*

En vue de la liquidation des sommes dues à l'Armement, les journaux de bord et de la machine, ainsi que le registre coté et paraphé seront mis par l'Armement à la disposition de la Marine sur première demande et pour toutes vérifications jugées utiles.

Titre II

Obligations spéciales de l'État

A. — *Paiement d'une indemnité de location*

Le Département de la Marine s'engage à payer, à titre d'indemnité de location pendant toute la durée de la réquisition, chaque mois et à terme échu, sur production d'une facture en double expédition, un douzième de la somme annuelle correspondant à l'intérêt à 5 pour 100 du capital représenté par le navire réquisitionné. La valeur de ce capital est déterminée par la Commission d'évaluation dont il est parlé ultérieurement d'après les prix d'achat et de revient justifiés par des documents authentiques, et en tenant compte de la dépréciation résultant de l'âge du navire.

B. — *Paiement d'allocations diverses*

L'Armement aura droit aux allocations constatées de la manière suivante et payées chaque mois, et à terme échu, sur production d'une facture en double expédition :

1° Remboursement des dépenses de combustibles. La consommation sera inscrite quotidiennement sur le journal de bord et le remboursement aura lieu sur justification du prix d'achat, lorsque le charbon aura été fourni par l'Armement (titre I, paragraphe B) ;

2° Remboursement des dépenses de matières grasses. Les dépenses en matières grasses seront remboursées au taux des mercuriales au vu d'un relevé des heures de marché, dressé et certifié tous les huit jours par le capitaine ;

3° Remboursement des dépenses de nourriture. Le remboursement de la nourriture s'effectuera au vu d'un extrait certifié du rôle d'équipage et sur les bases suivantes :

Cinq francs par jour et par personne pour le capitaine et pour les officiers ;

Deux francs par jour et par personne pour les maîtres, chauffeurs et soutiers ;

Un franc cinquante centimes par jour et par personne pour les matelots et assimilés.

Les mêmes allocations seront payées pour les passagers militaires suivant la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Dans le cas où le capitaine aurait une table distincte de celle des officiers, il serait alloué dix francs par jour pour sa nourriture. La même somme serait allouée pour les officiers et assimilés et pour les passagers placés à la table du capitaine.

Enfin, si par suite du grand nombre de passagers la nourriture ne pouvait être fournie par le bord, les vivres nécessaires seraient délivrés au capitaine par la Marine ;

4° Remboursement des dépenses de solde. La solde de la totalité de l'équipage telle qu'elle est déterminée par le rôle d'équipage au moment de la réquisition sera remboursée à l'Armement pour la durée effective de la réquisition.

C. — *Frais de chargement, de déchargement, etc.*

La Marine supportera les frais de chargement, de déchargement et d'arrimage. Si le capitaine devait en faire l'avance, ces dépenses seraient remboursées à l'Armement sur production des factures.

Les droits de port et les frais de pilotage seront avancés par le capitaine et remboursés par la Marine dans les mêmes conditions.

D. — *Primes de navigation*

La prime de navigation, à laquelle les vapeurs non réquisitionnés auraient eu droit pendant la durée de leur réquisition, continuera d'être allouée pendant cette période aux vapeurs réquisitionnés à titre de transports auxiliaires.

E. — *Risques au compte de l'Etat et de l'Armement*

L'Etat prend à son compte les risques de guerre. Les risques d'embarquement et de transport des poudres et munitions sont également à la charge de l'Etat, sous réserve que le bord se soit strictement conformé à toutes les instructions spéciales qui lui seraient données à l'occasion d'un transport de l'espèce. Les risques d'échouage, d'incendie et tous autres risques demeurent au compte de l'Armement, sauf faute de la Marine ou vice propre de la marchandise.

Conformément aux règles de compétence en matière de juridiction administrative, le Ministre de la Marine sera juge de ces responsabilités sous réserve de recours de l'Armement au Conseil d'Etat.

Titre III

Dispositions diverses

A. — *Composition de la Commission d'évaluation*

La Commission d'évaluation visée au titre II, paragraphe A, est composée de la manière suivante :

Cinq membres dont deux désignés par l'Armement et deux par délégation du Ministre de la Marine, par le préfet maritime de l'arrondissement intéressé (1) ; ces quatre membres en désignent un cinquième auquel la présidence est dévolue. En cas de partage des voix, cette désignation est faite par le tribunal de commerce dont relève le port d'armement.

---

(1) Arrondissement auquel appartient le port d'armement.

B. — *Durée de la réquisition*

La réquisition comptera du jour inclus où le navire sera effectivement mis à la disposition de la Marine, au jour exclu où le navire sera rendu à l'Armement dans son port d'attache ou dans tout autre port désigné par l'Armement et accepté par la Marine.

Toutefois, dans le cas où par suite d'avaries incombant ou non à la Marine, le vapeur requis devrait subir des réparations soit de coque, soit de machine, la réquisition pourra être interrompue ou résiliée au gré de la Marine. Dans le cas de simple interruption de la réquisition, la Marine pourra imposer le choix, pour les réparations, d'un port présentant par exemple l'avantage d'un moindre éloignement. Dans cette hypothèse, la Marine tiendrait compte à l'Armement du supplément de dépense, justifié par lui et imputable au fait que les travaux auraient été effectués dans un port autre que le port d'attache ou le port habituel de réparation du navire.

C. — *Mesures à prendre au début et à la fin de la réquisition*

Il sera procédé au moment de la réquisition (1) à la constatation de l'état des lieux. Cette opération sera effectuée contradictoirement par une Commission comprenant :

Un représentant de la marine désigné par l'autorité maritime effectuant la réquisition ;

Un représentant de la Compagnie.

En cas de désaccord, un troisième membre serait désigné d'office par le président du tribunal de commerce territorialement compétent. L'Armement aura à faire la preuve lors de la cessation de la réquisition des dommages autres que l'usure naturelle qui proviendraient du fait de la Marine.

En ce qui concerne les indemnités consécutives, le Ministre de la Marine sera juge, sauf recours de l'Armement devant le Conseil d'Etat.

Enfin, lorsque le navire sera rendu à l'Armement, il sera procédé s'il y a lieu à la constatation des quantités de combustibles ou de vivres (voir titre premier, paragraphe B, 3e alinéa et titre II, paragraphe B, 3e et 4e alinéas) qui auraient été fournis par la Marine. La valeur en sera remboursée à la Marine au taux des mercuriales, à moins que l'Armement ne préfère que lesdites matières soient débarquées et transportées dans les parcs de la Marine, aux frais de l'Armement pour le combustible, de la Marine pour les vivres.

---

(1) Voir aussi titre Ier, § 1.

D. — *Constatation de l'embarquement et du débarquement du chargement à bord du transport auxiliaire*

La preuve de l'embarquement et du débarquement du matériel chargé sur les vapeurs requis résultera exclusivement de l'acquit donné sur les connaissements par le capitaine au départ, par le service destinataire à l'arrivée (sur l'expédition du capitaine). Chaque connaissement sera établi en double expédition, savoir : une pour le service chargeur, une pour le capitaine.

Si le chargement inscrit sur un connaissement unique est débarqué sur plusieurs bâtiments de l'Etat, l'acquit sera donné par chacun de ces bâtiments, en ce qui le concerne, ou par celui desdits bâtiments qui désignera le commandant supérieur de la force navale. En ce qui concerne le combustible, dans chacun des ports où le navire devra renouveler son chargement, il sera procédé avant tout nouvel embarquement à la constatation de la quantité restant à bord. Cette quantité sera portée en sortie au dos du connaissement. La différence entre, d'une part le total tant des délivrances faites par le vapeur que du restant à bord, et d'autre part la quantité dont le connaissement constatait l'embarquement sur ledit navire représentera dans l'hypothèse envisagée au titre premier, paragraphe B, 3e alinéa, la consommation du bord.

Le restant à bord figurera à titre distinct sur le connaissement à établir pour constater le nouveau chargement de houille ; la justification de la recette à bord des bâtiments de l'Etat destinataire résultera d'un certificat établi par le commandant desdits bâtiments.

E. — *Modalités de la réquisition*

La réquisition pourra être faite par l'une des autorités maritimes visées à l'article 6 du décret du 2 août 1877, modifié par le décret du 8 mai 1900, ou sur l'ordre du Ministre par un administrateur de l'Inscription Maritime. Pour le surplus, la réquisition est effectuée, réglée et liquidée dans les conditions déterminées par les lois et règlements sur les réquisitions maritimes, notamment le règlement d'administration publique du 8 mai 1900, concernant l'exercice du droit de réquisition pour le service de l'armée de mer, en tout ce que ces textes n'ont pas de contraire aux termes de la présente convention.

F. — *Durée du contrat*

Le présent contrat demeurera en vigueur tant qu'il n'aura pas été expressément annulé par un contrat ultérieur, ou que l'une des deux

parties en cause n'aura pas déclaré à l'autre partie, par lettre recommandée, vouloir en faire cesser les effets et, dans ce dernier cas, cinq mois seulement après la date de cette notification.

II

Navires réquisitionnés en qualité de dragueurs, arraisonneurs ou bâtiments de servitude auxiliaires

A. — *Obligations spéciales de l'Armement*

L'Armement s'engage :

1° A recruter l'équipage — sauf le cas d'empêchement de force majeure et dans la proportion des deux tiers au moins du personnel du bord — parmi les hommes contractant l'engagement éventuel pour la durée de la guerre, tel qu'il est prévu par l'article 18 de la loi du 2 mai 1899;

2° A assurer, dès la notification de la réquisition, et sauf empêchement de force majeure, l'approvisionnement maximum pouvant exister à bord en combustibles, huiles de graissage, vivres et toutes autres matières consommables ;

3° A tenir à la disposition de la Marine, à dater du jour de notification de la réquisition, tout le matériel non consommable (rechanges, etc.), et celles des matières consommables que la Marine jugerait que l'Armement aurait approvisionnés pour le navire.

B. — *Obligations spéciales de l'Etat*

Le Département de la Marine s'engage :

1° A payer, pendant toute la durée de la réquisition, chaque mois et à terme échu, sur production d'une facture en double expédition, un douzième de la somme annuelle représentant l'intérêt à ..... pour 100 du capital estimé par la Commission d'évaluation dont il est parlé ci-après. Il est tenu compte, dans cette estimation, d'une part du prix d'achat ou de revient justifié par l'Armement et des transformations ou améliorations réalisées depuis l'époque de l'achat ou de la construction et, d'autre part, de la dépréciation de ses différents organes ou d'usure anormale ;

2° A payer, dans les trente jours de la remise d'une facture, la valeur du matériel consommable, existant ou approvisionné à bord par l'Armement au moment de la réquisition, valeur qui sera fixée par une Commis-

sion d'évaluation au vu de l'inventaire qui aura été dressé contradictoirement entre le représentant de l'autorité requérante et le capitaine, maître ou patron du navire réquisitionné, et en double original, au moment de la réquisition. A ce moment, il sera procédé contradictoirement, par le cubage dans les soutes (un mètre cube égale neuf cents kilos de houille), à la constatation des quantités de charbon existant à bord ;

3° A payer, dans les trente jours de la remise d'une facture, la valeur du matériel mobile, non consommable, y compris les rechanges, approvisionné par l'Armement (3e alinéa) pour le navire et dont la Marine aurait pris possession par voie de réquisition. Cette valeur sera fixée par la Commission d'évaluation en vue de l'inventaire qui aura été dressé contradictoirement dans les conditions indiquées au paragraphe 2 ci-dessus ;

4° A assurer le réapprovisionnement du navire en matières consommables pendant toute la durée de la réquisition.

La Commission de l'évaluation visée ci-dessus est composée de la manière suivante :

Trois membres dont un désigné par l'Armement, un par le préfet maritime par délégation du Ministre de la Marine ; ces deux membres en désignent un troisième auquel la présidence est dévolue. En cas de partage des voix, cette désignation est faite par le tribunal de commerce du siège de l'entreprise.

La réquisition comptera du jour où le navire sera effectivement mis à la disposition de la Marine, au jour exclu où le navire sera rendu à l'Armement dans son port d'attache.

La mise en état du navire pour son service commercial aura lieu alors par les soins de l'Armement, et en toute diligence. Les travaux à faire dans ce but seront indiqués le jour de la cessation de la réquisition par la Commission d'évaluation prévue ci-dessus, qui en fera l'estimation. La Marine paiera à l'Armement, outre le montant de ces travaux, l'indemnité de..... pour 100 prévue au titre B, paragraphe premier, jusqu'au jour où les travaux seront terminés, sans que ce jour puisse dépasser le terme fixé par la Commission d'évaluation.

L'Armement aura à faire la preuve, lors de la cessation de la réquisition, des dommages autres que l'usure naturelle qui proviendraient du fait de la Marine.

Lorsque le navire sera rendu à l'Armement, il sera procédé contradictoirement comme il est dit au titre B, paragraphe 2 ci-dessus, à la constatation et à l'estimation des quantités de matières consommables (charbon, huile de graissage, etc.) restant à bord. La valeur en sera remboursée à la Marine aux prix de l'estimation contradictoire, à moins que l'Armement ne préfère que lesdites matières consommables

soient débarquées et transportées dans les parcs et magasins de la Marine.

En ce qui concerne le matériel mobile non consommable (y compris les rechanges, etc.) qui aurait été approvisionné à bord et payé par la Marine, l'armateur devra rembourser la valeur de la partie de ce matériel non utilisé.

C. — *Modalités de la réquisition*

La réquisition pourra être faite par l'une des autorités maritimes visées à l'article 65 du décret du 2 août 1877, modifié par le décret du 8 mai 1900; le titre de réquisition sera transmis, s'il y a lieu, à l'administrateur de l'Inscription Maritime intéressé qui sera chargé de la faire exécuter.

Pour le surplus, la réquisition est effectuée, réglée et liquidée dans les conditions déterminées par les lois et règlements sur les réquisitions maritimes, notamment le décret-règlement d'administration publique du 8 mai 1900 concernant l'exercice du droit de réquisition pour le service de l'armée de mer.

D. — *Durée du contrat*

Le présent contrat demeurera en vigueur tant qu'il n'aura pas été expressément annulé par un contrat ultérieur ou que l'une des deux parties en cause n'aura pas déclaré à l'autre partie, par lettre recommandée, vouloir en faire cesser les effets et, dans ce dernier cas, un mois seulement après la date de cette notification.

Annexe N° III

COMMISSION INTERMINISTÉRIELLE POUR LES RISQUES DE GUERRE

(Décret du 13 août 1914)

Devant l'hésitation des Compagnies d'assurances à couvrir les navires et les cargaisons contre les risques de guerre, le Gouvernement

français, sur la demande des armateurs et en vue d'assurer le ravitaillement national, institue, par décret du 13 août 1914, l'assurance d'Etat facultative contre les risques de guerre. Il en confie le soin à la Commission Exécutive des Achats et Transports par Mer. Cette Commission, dénommée également Commission Exécutive des Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre, créée par décret du 11 août 1914 au ministère des Finances, est ainsi composée :

MM. Maurice Bloch, procureur général près la cour des Comptes, ancien directeur général de la comptabilité publique, ancien directeur au ministère des Colonies (service des approvisionnements généraux et transports), président :

Lyon-Caen, membre de l'Institut, professeur de droit commercial à la Faculté de droit à Paris ;

Branet, conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur général des douanes ;

Luquet, conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur du contrôle des administrations financières et de l'ordonnancement au ministère des Finances, ancien directeur du mouvement général des fonds ;

Ogier, conseiller d'Etat en service extraordinaire, directeur du contrôle et de la comptabilité au ministère de l'Intérieur ;

Octave Homberg, secrétaire d'ambassade ;

Le sous-intendant militaire Galley, sous-directeur à la direction de l'Intendance militaire au ministère de la Guerre ;

Le contre-amiral Moreau ;

Bazin, chef du service de la marine marchande.

Art. 3. — MM. Chotard, avocat général près la cour des Comptes, et Schweiscuth, inspecteur des Finances, sont nommés secrétaires de ladite Commission, avec voix délibérative.

Art 4. — Des membres de la cour des Comptes et de l'Inspection générale des finances seront détachés en qualité de rapporteurs près de ladite Commission et auront voix délibérative dans les affaires qu'ils rapporteront.

Art. 5. — Sont adjoints à la Commission en qualité de conseillers techniques :

MM. Leverd, courtier juré d'assurance près la Bourse de Paris.

Fromageot, président du Comité des Assureurs Maritimes.

Audouin, secrétaire du Comité des Assureurs Maritimes.

Le décret du 13 août 1914 instituant l'assurance d'Etat contre les risques de guerre est rédigé comme suit :

Le président de la République française,

Vu le décret du 11 août 1914, instituant une Commission Exécutive

des Achats et Transports par Mer effectués en vue d'assurer l'alimentation nationale.

Décrète :

Article premier. — Pendant la durée des hostilités, l'Etat français pourra garantir contre les risques de guerre, soit les corps de navires, soit les cargaisons, dans les conditions ci-après :

Titre premier

Corps des navires

Art. 2. — La garantie de l'Etat ne s'applique qu'aux corps de navires battant pavillon français et immatriculés dans un port français, à la condition, toutefois, que ces navires soient assurés contre les risques ordinaires de la navigation jusqu'à concurrence de 25 pour 100 au minimum de leur valeur.

Art. 3. — Cette garantie ne pourra excéder 80 pour 100 de la valeur du navire telle qu'elle est fixée dans la police d'assurance des risques ordinaires.

Art. 4. — En considération de cette garantie, l'Etat percevra une prime dont le montant ne pourra excéder 5 pour 100 de la somme garantie.

Le taux fixé pour un voyage déterminé n'est maintenu que si le navire part avant le quinzième jour à dater de la conclusion du contrat. Ne sont pas compris dans ce délai les jours pendant lesquels le navire aura été immobilisé par un cas de force majeure.

Art. 5. — Si le navire quitte le port d'embarquement ou un port d'escale contrairement aux instructions des autorités compétentes, françaises ou alliées, ou n'observe pas, quant à la route à suivre, les ordres desdites autorités, l'Etat sera déchargé, à sa seule volonté, de toute obligation et, dans ce cas, la moitié de la prime lui restera acquise. Toutefois, la garantie subsistera s'il est justifié que l'infraction commise ne provient pas du fait de l'armateur.

Art. 6. — L'Etat ne sera pas garant de la prise du navire s'il est repris et remis à l'armateur dans les six mois qui suivront la date de la prise.

Art. 7. — Le paiement des sommes dues par l'Etat sera effectué dans le délai de six mois à dater de la production des pièces justificatives au ministère des Finances.

Titre II

Cargaisons

Art. 8. — La garantie de l'Etat s'applique aux cargaisons dans les conditions suivantes :

1° *Importation.* — Cargaisons transportées par navires battant pavillon français, allié ou neutre.

2° *Exportation.* — Cargaisons transportées par navires battant pavillon français et immatriculés dans un port français.

Dans l'un et l'autre cas, les cargaisons devront être assurées contre les risques ordinaires de la navigation.

Art. 9. — Cette garantie pourra couvrir la valeur totale du chargement, telle qu'elle est fixée dans la police d'assurance des risques ordinaires.

Art. 10. — En considération de cette garantie, l'Etat percevra une prime dont le montant ne pourra excéder 5 pour 100 de la somme garantie.

Le taux fixé pour un voyage déterminé n'est maintenu que si le navire part avant le quinzième jour à dater de la conclusion du contrat. Ne sont pas compris dans ce délai les jours pendant lesquels le navire aura été immobilisé par un cas de force majeure.

Titre III

Dispositions générales

Art. 11. — Le Ministre des Finances arrête les conditions particulières à chaque contrat sur la proposition de la Commission exécutive prévue au décret du 11 août 1914.

Art. 12. — Le Ministre des Finances et le Ministre de la Marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 13 août 1914.

R. Poincaré.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Finances,
J. Noulens.

Le Ministre de la Marine,
Victor Augagneur.

Ce décret, comme on le voit, offre l'inconvénient de n'accorder la garantie de l'Etat qu'aux cargaisons à destination de la métropole ou ayant leur origine dans la métropole, mais il n'était pas parlé des cargai-

sons transportées sous pavillon français en provenance des colonies françaises ou de l'étranger à destination des colonies françaises. Cette situation, nuisible au pavillon français, fit l'objet de réclamations de la part des armateurs ainsi que le taux des primes très élevé.

Les délais et les formalités, trop longs à l'origine, furent réduits ultérieurement. Le jour même de la réception de la demande, la Commission déterminait le taux de la prime et les conditions spéciales applicables à l'affaire soumise ; ces renseignements étaient aussitôt transmis par télégramme à l'armateur et, dès l'acceptation de celui-ci, l'assurance était conclue. La signature du contrat avait lieu ensuite.

De nouveaux décrets concernant l'assurance « risque de guerre » sont pris les 12 septembre, 10 octobre et 12 novembre 1914 et suscitent également la réclamation des armateurs dont la responsabilité se trouve accrue ; ils considèrent à ce moment que le but de l'assurance d'Etat est compromis et qu'en maintenant des taux de primes élevés et des conditions de polices aussi dures l'Etat permet aux assureurs de ne pas diminuer leurs prétentions.

Aux termes des nouveaux décrets précités, la garantie d'Etat est accordée aux cargaisons transportées sous tous pavillons tant à l'importation qu'à l'exportation, l'armateur est responsable d'une façon absolue de toutes les négligences ou de toutes les erreurs de son capitaine dans l'interprétation ou la prise des ordres des autorités maritimes, etc.

Il ne faut pas oublier que le Gouvernement français a institué l'assurance d'Etat contre les risques de guerre non pas dans un but de protection pour notre pavillon mais en vue d'assurer le ravitaillement du pays.

Au début de 1915, le Gouvernement dépose sur le bureau de la Chambre des Députés un projet de loi portant conversion en loi des décrets précités. Ce projet a été rapporté au nom de la Commission de la Marine Marchande par M. Ch. Guernier qui, dans un rapport, passe en revue les différentes mesures prises dans les pays étrangers pour l'assurance maritime contre les risques de guerre.

Dans ce rapport, M. Guernier propose également que le bénéfice éventuel réalisé par l'Etat du fait de l'assurance des navires contre les risques de guerre soit réparti entre les armateurs ayant contracté des assurances, au prorata des primes versées par eux. Pour l'assurance des cargaisons, il propose d'attribuer le reliquat à la Caisse des Invalides. La Commission exécutive des risques de guerre est d'avis qu'aucune ristourne ne soit faite aux armateurs en cas de bénéfice ; elle allègue que, sans l'Etat, les armateurs auraient dû s'assurer quand même auprès des assureurs, que, d'ailleurs le montant des primes avait été certainement compris dans le calcul du fret et que les armateurs avaient bien ainsi récupéré cette dépense.

Le point de vue de M. Guernier prévalut cependant et devint l'article

12 de la loi du 10 avril 1915, loi qui porta conversion en loi des décrets des 13 août, 12 septembre, 10 octobre et 12 novembre 1914.

Nous verrons plus loin que la loi du 19 avril 1917 rendit l'assurance d'Etat « risque de guerre » obligatoire pour les navires français de 500 tonneaux de jauge brute et au-dessus.

Annexe N° IV

LETTRE ADRESSÉE PAR LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE AU MINISTRE DE LA MARINE

Paris, le 2 septembre 1914.

Monsieur le Ministre,

Reprise de la navigation commerciale. — Le *Journal Officiel* du 1er septembre reproduit deux avis concernant la reprise du trafic maritime, que votre Département notifie, l'un aux négociants exportateurs et importateurs, l'autre aux armateurs. Ces avis sont en quelque sorte le complément de l'appel que vous avez adressé le 17 août, au nom du Gouvernement, aux armateurs français pour les exhorter à reprendre, sur toutes les mers, la navigation commerciale.

Dès le début de la guerre actuelle, le *Comité Central des Armateurs de France* s'est employé avec la plus grande activité à signaler aux Pouvoirs publics les mesures auxquelles il était indispensable de recourir si l'on voulait maintenir le trafic maritime sous le pavillon national. Jour par jour, notre association a fait connaître à votre Département les obstacles divers qui empêchaient un grand nombre d'armateurs de réarmer leurs navires. Nos démarches ont été confirmées par lettres en date des 14, 18, 22 et 24 août ; nous n'avons reçu qu'une seule réponse, le 20 août, à l'une des nombreuses questions traitées dans notre lettre du 18 août.

On nous a dit que la plupart de nos demandes ont été reconnues fondées. Toutes ont été examinées avec un esprit de grande bienveillance. Des promesses verbales nous ont été faites. Vous-même, Monsieur le Ministre, vous avez bien voulu donner des assurances formelles à la délégation de notre Comité qui a eu l'honneur d'être reçue par vous le 24 août.

Notre association s'est empressée de transmettre ces promesses aux armateurs et n'a cessé de les exhorter à reprendre la navigation commerciale : nous leur avons affirmé que diverses mesures allaient incessamment leur permettre de réarmer leurs navires. Forts de ces affirmations, nombre d'entre eux n'ont pas craint d'engager les derniers fonds qu'un moratorium étroit leur permettait de retirer des banques. A n'importe quel prix ils font partir leurs navires, par exemple en vidant les restes de soutes de plusieurs vapeurs pour approvisionner de charbon un seul bâtiment. Au retour de ce navire, les armateurs comptaient sur la réalisation des promesses reçues par notre association.

Malheureusement, l'Armement en est encore à attendre les mesures promises. Le découragement s'empare de plusieurs armateurs qui parlent de désarmer définitivement leurs navires. Si le Gouvernement ne veut pas voir suspendre le trafic sous pavillon national, il est urgent qu'il prenne un certain nombre de mesures. A cet effet, je me permets de vous rappeler les demandes que notre Comité a déjà formulées et de les compléter par quelques vœux.

. . . . . .

Recrutement des équipages. — Ma lettre du 18 août reconnaissait que les mesures récentes prises par votre Département, de laisser ou de remettre un contingent important d'inscrits maritimes à la disposition de la marine marchande, était de nature à atténuer les difficultés que rencontre l'Armement dans le recrutement de ses équipages.

Ces difficultés sont encore grandes, ainsi qu'en témoigne une lettre en date du 29 août, de M. E. Billard, courtier maritime au Havre, dans laquelle nous lisons :

« J'ai ici deux navires français que les armateurs seraient disposés à envoyer à la mer ; mais par suite de la mobilisation de la presque totalité des inscrits maritimes, il est absolument impossible de trouver des marins.

« Ces jours derniers, j'ai cherché en vain cinq matelots et un mécanicien pour partir sur le vapeur *Vosges*, qui était en partance de Manchester.

« D'autre part, les mesures arrêtées par votre Département ne peuvent être applicables qu'aux inscrits maritimes. Or, l'exploitation d'un grand nombre de paquebots affectés à des services reconnus d'intérêt public maritime exige, ainsi que vous le savez, l'emploi d'un certain nombre de non-inscrits constituant ce qu'on appelle les agents du service général : cuisiniers, boulangers, garçons de cabines et de restaurant, etc. Ce personnel ayant été atteint par la mobilisation, les compagnies de navigation éprouvent les plus grandes difficultés à compléter les effectifs de leurs paquebots.

« Voulez-vous me permettre de vous rappeler à cet égard le dernier

paragraphe de votre appel aux armateurs français en date du 17 août ainsi conçu :

« Quant aux équipages, étant donné les sursis largement accordés et qui seront prolongés aux inscrits embarqués, leur recrutement sera facile. Si, à cet égard, l'Armement rencontrait quelques difficultés, le Ministre de la Marine, prévenu des besoins individuels, prendrait les mesures nécessaires pour leur donner satisfaction. »

Veuillez agréer.....

LETTRE ADRESSÉE PAR LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE AU MINISTRE DE LA MARINE

Paris, le 3 septembre 1914.

Monsieur le Ministre,

Armateurs de la grande pêche à la morue à Terre-Neuve. — J'ai l'honneur, au nom du Comité Central des Armateurs de France, de signaler à votre attention la situation spéciale résultant, pour les armateurs de la grande pêche, de mesures ordonnées par l'autorité militaire.

En premier lieu, ces armateurs ne savent quelle décision prendre relativement aux cargaisons de morues apportées par leurs navires. Nous croyons savoir que le Gouvernement se propose d'interdire l'exportation de la morue, de façon à réserver celle-ci pour les besoins de l'alimentation nationale. Mais cette interdiction n'a encore fait l'objet d'aucun décret. Aussi l'Armement des grandes pêches n'ose-t-il contracter aucune vente dans la crainte que celle-ci ne vienne à être annulée entre temps par le décret projeté.

Il est urgent que l'industrie des grandes pêches soit fixée de façon précise à cet égard.

D'autre part, vous n'ignorez pas le préjudice considérable causé à un grand nombre d'armateurs de la pêche à Terre-Neuve par les instructions de l'administrateur des établissements de Saint-Pierre et Miquelon. Antérieurement aux instructions télégraphiques de votre Département en date du 3 août, faisant connaître que la mobilisation ne devait pas avoir pour effet de rappeler en France les navires terre-neuviens, ce fonctionnaire avait fait signifier l'ordre de rappel à notre

flottille de pêche par des chalutiers à vapeur qui ont parcouru les bancs de Terre-Neuve. A la suite de ces injonctions un grand nombre de navires ont précipitamment abandonné la pêche et sont rentrés en France. Leurs armateurs ont ainsi perdu le bénéfice de la campagne de pêche, c'est-à-dire le bénéfice d'une année entière.

C'est pour eux un véritable désastre. De son côté, l'alimentation nationale sera privée d'une ressource importante qu'elle aurait recueillie un mois plus tard, si les navires avaient continué leur pêche. Ces conséquences sont d'autant plus à déplorer que l'instruction confidentielle du Département des Affaires étrangères adressée le 19 décembre 1907 aux autorités coloniales et consulaires, en ce qui concerne le rappel et la mobilisation des inscrits maritimes, prévoit formellement que même les bâtiments français qui se trouvent en relâche à l'étranger lors d'un rappel ou d'une mobilisation conservent leurs équipages au complet jusqu'à leur retour en France.

Je vous demanderai de vouloir bien examiner les mesures qui pourraient être prises pour indemniser les armateurs intéressés du préjudice que leur a causé la mesure inutile ordonnée par l'administrateur de nos établissements de Saint-Pierre et Miquelon. D'ores et déjà, il semble que l'Intendance militaire pourrait réquisitionner les approvisionnements non consommés par les équipages des navires terre-neuviens, qui ont été reconnus de bonne qualité. Les services de l'Intendance dans les régions de Fécamp, Granville, Cancale, Saint-Malo, Saint-Servan et Bordeaux pourront se rendre compte sur place de l'importance et de l'état des approvisionnements dont il s'agit.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

LETTRE ADRESSÉE PAR LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE AU MINISTRE DE LA MARINE

Le 29 septembre 1914.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 28 septembre à laquelle se trouvait jointe la copie de la circulaire que vous venez d'adresser aux différents Quartiers d'Inscription Maritime, afin

d'organiser pendant la durée de la guerre une centralisation des offres et des demandes d'embarquement au cabotage et au long cours.

Le Comité des Armateurs vous est reconnaissant de l'initiative que vous avez bien voulu prendre pour porter remède à une situation qui s'accuse de plus en plus. Les difficultés qu'éprouvent les armateurs pour recruter leurs équipages croissent, en effet, au fur et à mesure que le Gouvernement appelle un plus grand nombre d'inscrits maritimes sous les drapeaux.

En raison de la pénurie d'hommes disposés à embarquer je crains qu'en dépit des efforts que vous voulez bien faire, et dont votre circulaire du 26 septembre est un témoignage, les armateurs trouvent peu d'offres d'embarquement, soit au cabotage, soit au long cours.

Nous redoutons en particulier que certaines spécialités d'inscrits maritimes, en particulier les mécaniciens et chauffeurs, figurent en très petit nombre parmi ces offres. Nous avons déjà eu l'honneur de vous signaler à différentes reprises les obstacles que rencontraient plusieurs de nos adhérents pour constituer ou compléter leurs équipages. Ces difficultés vont augmenter encore si le Gouvernement applique d'une façon plus complète la loi du 8 août 1913 (art. 11, § 2), qui prévoit la mise à la disposition du ministère de la Guerre de tous les inscrits maritimes de la réserve de l'armée de mer, non utilisés par elle.

Il est inutile de vous dire que le Comité des Armateurs se reprocherait d'entraver, de quelque manière que ce fût, la défense nationale ; mais il estime que les inscrits maritimes peuvent être utilisés indirectement à la défense nationale en assurant les services de navigation qui lui sont indispensables, par exemple ceux qui coopèrent au ravitaillement du pays, ceux qui permettent de soulager les chemins de fer des transports auxquels ils ne peuvent pas actuellement suffire, etc...

Le Comité des Armateurs vous serait, en conséquence, particulièrement reconnaissant, Monsieur le Ministre, de vouloir bien étudier si l'application de l'article précité ne pourrait pas comporter des atténuations semblables à celles qui sont prévues dans l'armée de terre pour les ouvriers employés dans les mines de houille ou dans certaines fabrications, par exemple, les fabrications métallurgiques concourant à l'artillerie ou au transport militaire, la fabrication du sucre pour laquelle une exception vient d'être prévue, etc...

L'effet de ces atténuations serait de permettre aux inscrits maritimes de remplir leurs obligations militaires, soit en étant enrôlés effectivement sur un navire de commerce, effectuant des transports maritimes ou des catégories de pêche intéressantes pour le ravitaillement du pays, soit en faisant partie d'un corps de troupe.

Le Comité se permet d'attirer votre haute attention sur l'urgence de la solution qu'il se permet de vous demander et qui compléterait

celles déjà prises en vue des sursis d'appel accordés aux équipages de navires postaux.

Un certain nombre d'armateurs éprouvent un sentiment de découragement en présence des difficultés de toutes sortes que rencontre l'armement de leurs navires, difficultés que le Comité s'est permis de vous signaler à plusieurs reprises. Il importe à la reprise normale des services de navigation, que votre Département considère, je le sais, comme très souhaitable, que des facilités nouvelles soient prévues au moment où le Gouvernement va lever un plus grand nombre de classes d'inscrits maritimes.

Veuillez agréer.....

LETTRE DU COMITE CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE A SES ADHÉRENTS

Paris, le 1er octobre 1914.

. . . . . .

Obstacles à la reprise de la navigation commerciale et de la pêche. — Les difficultés de recrutement des équipages ont été le premier des obstacles avec lesquels l'Armement s'est trouvé aux prises dans ses tentatives de réarmement des navires. Nos lettres-circulaires des 17 et 22 août ont indiqué les mesures prises par le Ministre de la Marine, à la suite de l'intervention du Comité, en vue de remettre à la disposition de la marine marchande un certain contingent d'inscrits maritimes. Mais devant les doléances persistantes de nos adhérents, le Comité a dû insister auprès du Ministre de la Marine au sujet de l'insuffisance des mesures dont il s'agit (lettre du 2 septembre annexée à la lettre circulaire du 5 septembre). A quoi le Ministre s'est contenté de répondre (lettre du 8 septembre annexée à la lettre-circulaire du 15 septembre) :

« J'ai, par des mesures excessives, accordé à l'Armement français, en vue du recrutement de ses équipages, un ensemble de facilités qui ne sauraient être dépassées aujourd'hui sans risquer de nuire aux besoins de la marine de guerre.

Les difficultés de recrutement des équipages ont continué de se faire sentir chaque jour plus vives, au point que certains armateurs ont dû recruter des hommes en dehors des catégories des inscrits maritimes. Des renseignements qui sont parvenus au Comité, il semble ressortir que

tout en congédiant un certain contingent d'inscrits précédemment appelés, la Marine leur a donné pour instructions d'attendre, dans leurs quartiers, de nouveaux ordres d'appel; de sorte que la plupart de ces marins n'ayant pas de domicile dans les ports, seraient retournés dans leurs foyers, d'où il est très difficile de les attirer dans les ports.

Une nouvelle mesure s'imposait donc en faveur de la marine marchande, dont il devenait urgent d'assurer le recrutement des équipages. Malheureusement, c'est d'abord une mesure contraire qu'a réalisée la circulaire ministérielle du 21 septembre, ci-annexée, qui autorise les inscrits maritimes appartenant à certaines catégories à se faire rayer de l'Inscription Maritime pour pouvoir prendre du service dans l'armée de terre. Les nouvelles levées d'inscrits maritimes ne peuvent, en effet, que contribuer à arrêter l'armement des navires de commerce et de pêche.

C'est ainsi qu'on a signalé au Comité un navire immobilisé à Alger avec un état-major et sans un homme d'équipage. Un armateur de Rouen télégraphiait : « Equipage journellement mobilisé ; manque pour vapeur X... : un lieutenant, cinq chauffeurs, trois matelots, un novice. »

En présence de cette situation, le Ministre de la Marine a adressé aux administrateurs de l'Inscription Maritime la circulaire du 26 septembre (ci-annexée) qui tend à organiser un service de bureau de placement officiel des inscrits, sous forme d'une centralisation des offres et des demandes d'embarquement. En même temps, il adressait au Comité la lettre en date du 28 septembre (ci-annexée), qui invite les armateurs à signaler eux-mêmes leurs besoins aux services locaux de l'Inscription Maritime.

Il est à craindre que ces mesures ne produisent pas les résultats que M. V. Augagneur en attend. Aussi le Comité a-t-il adressé au Ministre de la Marine la lettre du 29 septembre (ci-annexée) tendant à obtenir qu'on mette à la disposition de l'Armement, des inscrits maritimes levés et non utilisés. En remettant cette lettre, le secrétaire général du Comité a fait observer que le Gouvernement devait choisir entre deux partis : ou bien enlever les inscrits maritimes à l'Armement et se résigner à ne pas voir les transports maritimes et la pêche contribuer au ravitaillement de la nation, ou bien continuer à encourager les armateurs à reprendre la navigation et la pêche et mettre à leur disposition les hommes dont ils ont besoin.

Nous ne manquerons pas de tenir nos adhérents au courant de la suite donnée à la demande du Comité.

. . . . . .

LETTRE DU COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE A SES ADHÉRENTS

Paris, le 6 février 1915.

. . . . . .

Recrutement des équipages

Demandes d'embarquement. — On donne, en annexe à la présente, un nouvel état numérique (le 28e) des demandes d'embarquement enregistrées dans les différents ports, par le service de centralisation du ministère de la Marine.

Mécaniciens. — A la suite d'une demande qu'il avait formée, le Comité a reçu du Ministre de la Marine la lettre suivante (4 février) :

« Vous m'avez signalé, par votre lettre du 25 janvier dernier, que l'Armement français ne trouvait plus aucun mécanicien disponible et vous m'avez demandé de provoquer la libération des mécaniciens déjà versés au recrutement et présents dans les dépôts.

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne saurait être procédé ainsi par mesure générale ; mais j'examinerai volontiers les cas particuliers au fur et à mesure qu'ils seront portés à ma connaissance. »

En conséquence, les armateurs de vapeurs qui ne trouveraient pas à recruter de mécaniciens pourront obtenir, en se conformant à la procédure suivante, la libération de mécaniciens incorporés dans l'armée et qui se trouveraient encore dans les dépôts. Il n'est pas possible d'obtenir la libération d'hommes qui ont déjà rejoint les armées combattantes. Il est également inutile de solliciter la libération de mécaniciens déjà versés dans l'armée de mer, quand bien même ces hommes se trouveraient encore dans les dépôts des équipages de la flotte : le Ministre de la Marine refuse en effet de se dessaisir d'un seul homme affecté à l'armée de mer.

. . . . . .

Annexe No V

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT DU 11 JANVIER 1916 DÉLIBÉRÉ PAR LA SECTION DES FINANCES, DE LA GUERRE, DE LA MARINE ET DES COLONIES

Demande d'interprétation de l'art. 73, *parag.* 5, *du décret du* 31 *juillet* 1914. — La Section des Finances, de la Guerre, de la Marine et des

Colonies du Conseil d'Etat, sur le renvoi qui lui a été fait par le Ministre de la Marine de la question de savoir quel est le sens et la portée de l'expression « privation de jouissance » qu'emploie l'article 73, paragraphe 5, du décret du 31 juillet 1914, relatif au règlement des indemnités dues pour les réquisitions de l'autorité maritime, et ainsi conçu :

L'indemnité est fixée en tenant compte soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'Administration ou s'il périt à son service, soit, lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet, s'il y a lieu.

Vu les lois des 3 juillet 1877 et 17 juillet 1898 ;

Vu les décrets des 2 août 1877 et 31 juillet 1914 ;

Considérant que la réquisition temporaire d'un navire participe de la nature et des effets d'un contrat de louage ; qu'ainsi l'indemnité pour privation de jouissance que l'article 73 du décret de 1915 alloue au propriétaire, doit s'entendre du loyer que celui-ci est en droit d'obtenir à raison de l'usage que l'administration fait de son navire ;

Considérant que, dans les observations qui ont été présentées en leur nom, les intéressés soutiennent que l'indemnité qui leur est due ne peut être calculée que d'après les cours des frets au jour de la réquisition ;

Mais, considérant que ce mode d'évaluation qui serait rationnel en temps de paix, a cessé de l'être depuis que les prix des frets ont été faussés par le fait même des opérations de guerre et par l'exercice du droit de réquisition dans l'intérêt de la défense nationale; qu'en effet, la hausse continue des cours, depuis le mois de septembre 1914, n'est due que pour partie à un renchérissement de la main-d'œuvre et des matières premières, et qu'elle correspond pour le surplus à un bénéfice supplémentaire que les armateurs parviennent à réaliser, grâce à la réduction du nombre des navires disponibles et à l'insuffisance de leur tonnage, eu égard aux demandes du commerce et de l'industrie ;

Considérant que, de même, il faut écarter tout système qui, prenant pour base la valeur initiale du navire, tendrait à établir un rapport invariable entre l'âge de chaque navire et de ses chaudières, et le montant du loyer à allouer ; qu'en effet, un rapport de cette nature aurait forcément un caractère arbitraire ;

Qu'en outre, si l'âge de la chose louée peut intervenir pour l'évaluation éventuelle de la dépréciation qu'elle a subie par le fait de l'administration, il ne s'ensuit nullement que l'âge du navire doit influer dans tous les cas, et d'une manière uniforme, sur le calcul de l'indemnité due pour privation de jouissance ; qu'il convient de reconnaître au contraire, que tout navire qui possède une cote établissant qu'il est en bon état de navigabilité et que sa machine fonctionne d'une manière satisfaisante, doit donner lieu, quel que soit son âge, et pendant le temps où

il a effectivement rempli ces conditions, au loyer correspondant à sa valeur d'utilisation, suivant son tonnage et sa catégorie ;

Considérant que la fixation de ce loyer normal pourrait être faite en prenant comme point de départ la valeur locative moyenne de ce navire pendant une certaine période antérieure à la guerre ;

Qu'il conviendrait toutefois de majorer ce loyer, le cas échéant, d'une somme correspondant : 1° aux augmentations de dépenses mentionnées ci-dessus, et dont il serait dûment justifié et 2° à l'usure anormale du navire ou de sa machine causée par l'usage intensif qui pourrait en être fait, ou par l'absence ou l'insuffisance d'entretien, dans les cas où il n'apparaîtrait pas que cette seconde cause de préjudice puisse donner lieu à une indemnité de dépréciation ;

Considérant que le loyer ainsi déterminé devant nécessairement assurer la rémunération totale du capital afférent à la partie de l'entreprise qui est envisagée, y compris le bénéfice normal sur lequel les armateurs ont pu compter, lors de la constitution de ce capital, les intéressés se trouveront suffisamment indemnisés de la privation de jouissance qu'ils ont subie, et seront mis à même de reprendre utilement, dès la cessation des hostilités, les services commerciaux indispensables à la prospérité du pays et de ses colonies ;

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de répondre à la question posée dans le sens des observations qui précèdent.

Signé :

FUZIER, Rapporteur.	R. DE MOUY, Président.	P. ROUSSEL, Secrétaire.

Pour extrait conforme :
Le secrétaire de la Section,
Signé : P. ROUSSEL.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT DU 6 NOVEMBRE 1917 : INTERPRÉTATION DE L'EXPRESSION « VALEUR INTÉGRALE » DES NAVIRES PERDUS EN COURS DE RÉQUISITION

La Section des Finances, de la Guerre, de la Marine et des Colonies du Conseil d'Etat, sur le renvoi qui lui a été fait par le Ministre de la Marine de la question de savoir quelle est l'interprétation qu'il convient

de donner à l'expression « valeur intégrale » qu'emploie l'article 73, paragraphe 5 du décret du 31 juillet 1914 relatif au règlement des indemnités dues pour les réquisitions de l'autorité maritime ;

Vu les lois des 3 juillet 1877 et 17 juillet 1898 ;

Vu les décrets des 2 août 1877 et 31 juillet 1914 ;

Vu les dépêches ministérielles en date des 5 et 25 octobre 1917 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 73, paragraphe 5 du décret du 31 juillet 1914, l'indemnité, en matière de réquisition de navires, « est fixée en tenant compte, soit de la valeur intégrale de l'objet, s'il est définitivement conservé par l'administration ou s'il périt à son service, soit, lorsqu'il est restitué, de la privation de jouissance du propriétaire et de la dépréciation de l'objet, s'il y a lieu » ;

Considérant que ces dispositions ne peuvent être interprétées qu'en prenant pour bases les principes admis par la loi de 1877 et développés par la jurisprudence des tribunaux judiciaires, à savoir que la prise de possession des objets réquisitionnés donne lieu au paiement d'une indemnité représentative de leur valeur, que cette valeur doit être appréciée à la date de réquisition, et que, s'il convient de comprendre, pour la déterminer, tous les éléments d'appréciation nécessaires pour fixer le préjudice causé au propriétaire par la réquisition, on ne saurait tenir compte à ce dernier du gain que des circonstances exceptionnelles résultant de l'état de guerre auraient pu lui permettre de réaliser ;

Considérant que l'article 73 susvisé, tout en reconnaissant à l'autorité maritime le droit d'exercer des réquisitions de navires à titre définitif, moyennant le paiement d'une indemnité représentative de la valeur intégrale de l'objet réquisitionné, droit qui constitue la règle en matière de réquisitions, admet, par exception à ce principe, que l'Etat a la faculté, par la réalisation d'une condition résolutoire potestative consistant dans la restitution de l'objet réquisitionné à son propriétaire, de modifier le caractère de la réquisition primitive et de créer, au profit du propriétaire, le droit à l'attribution d'une indemnité représentative de la privation de jouissance ;

Considérant qu'il y a, en conséquence, lieu d'admettre que la réquisition d'un navire est en principe, s'il n'y a pas de stipulation contraire intervenue entre le propriétaire et l'autorité maritime, définitive au jour de la prise de possession par l'Etat, que conformément aux principes ci-dessus énoncés, c'est à cette date que la valeur normale du navire doit être arrêtée en vue de la détermination de l'indemnité, et que la perte en cours de réquisition ne peut avoir pour effet de modifier le point de départ de la réquisition ;

Considérant que si l'indemnité, par application des mêmes principes, doit être fixée en tenant compte équitablement de tous les éléments susceptibles d'influer sur la valeur de l'objet au jour de la réquisition,

valeur dont, au surplus, l'exacte appréciation peut être faite par voie d'expertise, on ne saurait établir une valeur de remplacement du navire qui ferait état des conditions du marché faussées par la spéculation et par les circonstances résultant de l'état de guerre, et que cette indemnité qui comporte d'ailleurs légitimement l'attribution des intérêts de la somme due, au taux légal, à dater du jour de la réquisition, ne peut représenter pour le propriétaire du navire que la compensation de la perte subie, et non l'équivalent des gains, ayant un caractère spéculatif qu'il aurait pu réaliser si l'objet réquisitionné était resté en sa possession :

Est d'avis :

Qu'il y a lieu de répondre au ministre dans le sens des observations qui précèdent.

Signé :

E. Fochier, Rapporteur. — R. de Mouy, Président. — P. Roussel, Secrétaire.

Pour extrait conforme :
Le Secrétaire de la Section,
Signé : P. Roussel.

COUR DE CASSATION (CHAMBRE CIVILE) : (6 MARS 1917)

Ministre de la Guerre contre Erischen, Rothe et Compagnie

La Cour,

Ouï en l'audience publique du 20 février 1916, M. le conseiller Feuilloley, en son rapport, en l'audience publique du 26 février 1916, Mes Regray et Frenoy, avocats des parties en leurs observations respectives, ainsi que M. le procureur général Sarrut, en ses conclusions et après en avoir délibéré en la Chambre du Conseil ;

Vu l'article 2 de la loi du 3 juillet 1877 ;

Attendu que les réquisitions militaires prévues et organisées par ladite loi, en cas de mobilisation ou de guerre sont des actes de puissance publique consistant dans la mainmise par l'Etat, indépendamment de tout consentement ou accord sur le prix et sans indemnité préalable, sur les choses nécessaires aux besoins de l'armée, pour suppléer à l'insuffisance des moyens ordinaires d'approvisionnement ; que, dépendant de la volonté seule de l'Etat, agissant pour cause de nécessité

publique, elles n'ont le caractère ni d'un achat commercial ou marché de fournitures, ni d'aucun contrat de droit commun ;

Attendu qu'aux termes de l'article 2 de la loi précitée et sous la seule réserve des exceptions limitativement déterminées par l'article 15, toutes les prestations fournies à l'armée donnent droit à des indemnités représentatives de leur valeur ; que, d'autre part, cette valeur doit être appréciée à la date de la réquisition et que l'indemnité corrélative doit être calculée en tenant compte uniquement de la perte que la dépossession de sa chose impose au prestataire et abstraction faite du gain qu'aurait pu lui procurer la hausse des prix faussés soit par la spéculation ou l'accaparement, soit par toutes autres circonstances imputables à l'état de guerre et notamment par l'exercice même du droit de réquisition ;

Attendu qu'à la différence de l'article 30 de la loi du 3 juillet 1877 et de l'article 12 de la loi du 22 juillet 1909, qui régissent des cas particuliers, l'article 2 susvisé n'a spécifié aucun mode légal d'évaluation des choses réquisitionnées ; que par suite, les tribunaux ont les pouvoirs les plus étendus pour déterminer et cette valeur et l'indemnité qui en doit être la représentation, d'après tous les moyens de preuve légalement autorisés, mais qu'ils ne peuvent en prendre aucun comme base nécessaire et obligatoire de leur décision ; que, s'ils ont, en conséquence, la faculté de faire état des avis des Commissions départementales établies par l'article 24 de la loi du 3 juillet 1877, des conditions de prix dans lesquelles les choses sont entrées dans le patrimoine du prestataire, ainsi que des mercuriales et cours commerciaux, c'est seulement comme élément d'appréciation de la valeur qu'ils déclarent et constatent être la valeur réelle de la chose au jour de la réquisition ;

Attendu, en fait, que des qualités et des motifs de l'arrêt attaqué, il résulte qu'à la suite de la réquisition pratiquée à Nantes le 29 septembre 1914, par l'autorité militaire, de deux cent quatre-vingt-sept quintaux de sucre Maurice, numéro 3, appartenant à Erischen, Rothe et Cie, cette société a introduit contre l'Etat une demande en paiement de la somme de cent soixante mille quatre cent soixante-sept francs quarante huit centimes correspondant, outre les frais de fourniture de sacs, au prix de cinquante-quatre francs le quintal, d'après le cours commercial pratiqué sur la place de Nantes au jour de la réquisition; qu'il a été fait offre par l'Intendance de celle de cent vingt-quatre mille huit cent huit francs, correspondant au prix d'acquisition par les demandeurs des sucres réquisitionnés, augmenté des frais de transports, manutentions, magasinage et autres ;

Attendu qu'après avoir déclaré que « si l'Intendance a l'avantage, par la réquisition, de s'assurer la disposition des objets sur lesquels elle porte, elle ne peut, au demeurant, se présenter au point de vue du

prix à payer que comme un acheteur ordinaire », l'arrêt attaqué décide « qu'il y a lieu de rechercher ce qu'était devenue normalement la valeur des sucres à l'époque où l'Intendance s'en est portée acquéreur par la réquisition » et commet, avant faire droit, trois experts avec « mission de déterminer cette valeur qui doit constituer l'indemnité, sur la base du prix courant des sucres Maurice, numéro 3, pratiqué à cette date sur la place de Nantes »;

Attendu qu'en assimilant ainsi, au point de vue du prix à payer, l'Etat à un acheteur ordinaire et en faisant du prix courant, non un simple élément d'évaluation, mais la base exclusive et nécessaire de l'indemnité, l'arrêt attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé le texte visé au moyen,

Par ces motifs,

Casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par la cour d'Appel de Rennes le 18 janvier 1916 ;

Renvoie devant la cour d'Appel de Caen.

Annexe N° VI

DÉCISIONS DE JUSTICE : INDEMNITÉ DE PRIVATION DE JOUISSANCE POUR LES NAVIRES RÉQUISITIONNÉS

11 *janvier* 1918. — La cour d'Appel de Rouen (affaire Borde-Union Normande contre Intendant militaire 3e région, navire *Voltigeur*) décide qu'il est dû pour la location de cette vedette, faite le 16 février 1916 jusqu'au 16 octobre 1916, date de l'acquisition par l'État, une double indemnité, l'une pour la location, l'autre pour l'acquisition, donne tort à l'Intendance militaire et au jugement du tribunal civil de Rouen qui avait refusé de reconnaître à Borde le droit à une double indemnité, tient compte des dépenses d'entretien et d'amélioration faites par l'armateur, mais aussi de l'usure et de l'évaluation de la Commission instituée par la loi, rejette toute idée de bénéfice et ne tient pas compte des frais exposés par Borde pour remplacer sa vedette réquisitionnée, déclare insuffisante l'offre globale de l'Intendance militaire (5.000 francs).

24 *février* 1919. — Cour d'Appel d'Aix (Etat français contre Martin, navire *Madeleine*). Conclusions : l'indemnité de réquisition doit être

fixée d'après la valeur intégrale du navire réquisitionné, en tenant compte de la hausse provenant des circonstances qui ont amené une surélévation générale du coût des matières premières, de la main-d'œuvre et autres frais accessoires, abstraction faite des circonstances spéciales qui auraient pu artificiellement fausser cette valeur.

Par cet arrêt la cour d'Appel confirme le jugement du tribunal civil de Toulon du 13 mai 1918.

Annexe N° VII

DÉCISIONS DE JUSTICE : INDEMNITÉ DE PERTE POUR LES NAVIRES PERDUS AU COURS DE LA RÉQUISITION

Citons, pour le premier cas, les jugements suivants et leur conclusion :

31 *décembre* 1918 : Tribunal civil de Cherbourg. — *Gilbert et Cie* contre Marine (voilier *Général-Archinard*).

Conclusion. — « En l'absence de mode légal d'évaluation de la chose réquisitionnée, les tribunaux ont les pouvoirs les plus étendus pour déterminer la valeur et l'indemnité de réquisition. Ils doivent tenir compte uniquement de la perte que la dépossession définitive impose au prestataire, abstraction faite du gain qu'aurait pu lui procurer notamment la hausse du prix du fret faussée par la spéculation ou par toutes autres circonstances imputables à l'état de guerre.

« Par suite, l'indemnité de réquisition doit être calculée d'après la valeur du navire au moment de la déclaration de guerre, et le tribunal peut retenir, pour apprécier cette valeur, le prix atteint par le navire dans deux ventes successives avant la guerre et la somme pour laquelle il a été assuré. »

Ce jugement se reporte à la valeur du navire d'avant-guerre et est donc nettement favorable à l'Etat.

31 *décembre* 1918 : Tribunal civil de Lorient. — Deux jugements. — *Compagnie Lorientaise de Chalutage* contre Marine (chalutiers *Stella* et *Saint-Corentin*).

Conclusion. — Au cas de perte d'un navire réquisitionné, il y a lieu d'allouer au propriétaire une indemnité représentant la valeur intégrale du navire au jour de la réquisition.

Cette valeur intégrale doit être calculée, non d'après le prix de revient

du navire ni d'après le prix de remplacement, mais en tenant compte dans une synthèse générale de tous éléments pouvant servir à établir la vente réelle.

La valeur réelle peut être fixée en majorant le prix de revient, calculé avec défalcation de l'usure normale de 15 pour 100 (première espèce), 40 pour 100 (deuxième espèce).

31 *janvier* 1919 : Tribunal civil du Havre. — *Compagnie des Chargeurs Réunis* contre Marine (navire *Amiral-Hamelin*).

Conclusion. — « Les réquisitions de navires faites en vertu du décret du 31 juillet 1914 portent simplement sur la jouissance du bâtiment dont la propriété reste à l'armateur, et l'administration de la marine doit répondre de la perte de la chose louée pendant que cette chose est en sa possession.

« Dans ces conditions, l'indemnité due au propriétaire au cas de perte, doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la perte.

« Cette valeur ne doit pas être déterminée d'après le coût d'un vapeur de remplacement, parce que la valeur du navire est appelée à baisser assez rapidement et que le propriétaire ne doit réaliser aucun bénéfice du fait de la réquisition ; elle doit être égale à la valeur réelle du navire, afin que le propriétaire n'éprouve aucune perte. »

3 *février* 1919 : Tribunal civil de Bordeaux. — *Galerne* contre Marine (navire *Edelweiss*).

Conclusion. — « Dans les réquisitions maritimes, l'Etat ne réquisitionne la propriété du navire que lorsqu'il le garde définitivement ou qu'il ne peut le restituer par suite de la perte de ce navire. L'indemnité, en cas de perte, doit donc être fixée d'après la valeur du navire au jour de la perte et non au jour de la réquisition de la jouissance. »

28 *février* 1919 : Tribunal civil de Saint-Malo. — *Boscher* contre Marine (navire *Jacques-Cartier*).

Conclusion. — « L'indemnité allouée au cas de réquisition d'un navire doit représenter exactement la valeur du navire au jour de la réquisition. Cette valeur doit être déterminée d'après la situation économique existant au jour de la réquisition, en excluant la portion du prix correspondant à la hausse faussée par la spéculation, l'accaparement ou autres circonstances imputables à l'état de guerre.

« En conséquence, il y a lieu d'ordonner une expertise pour déterminer la valeur du navire au jour de la réquisition sur ces bases et en tenant compte de son état usagé. »

27 *mai* 1919 : Tribunal de Commerce de Marseille. — *Société Anonyme des Vapeurs Long-Courriers* contre Marine (navire *Ville-de-Rouen*).

Conclusion. — La réquisition d'un navire est, en principe, et sauf stipulation contraire, définitive au jour de la prise de possession et sous

la condition résolutoire de la survie du navire, et la valeur normale du navire devait être appréciée à cette date.

La valeur du navire doit être appréciée en prenant pour base le prix de la construction et en tenant compte de l'amortissement et des réparations, ainsi que de la hausse normale du jour de la déclaration de guerre au jour de la réquisition, mais en excluant tous les éléments de majorations dus à la spéculation, à la réduction de la flotte et aux hausses normales.

Ce jugement a été confirmé par la cour d'Appel d'Aix le 1er juin 1920 ; on trouvera plus loin, à cette date, la conclusion de cette Cour.

27 *mai* 1919 : Tribunal de Lorient. — *Compagnie Auxiliaire de Navigation* contre Marine (navire *Constance*).

Conclusion. — « Au cas de perte d'un navire réquisitionné en jouissance, l'indemnité doit être fixée d'après la valeur du navire au jour de la perte.

« Cette valeur ne saurait être calculée ni sur la valeur agréée du navire dans l'assurance par l'Etat, ni sur le prix de remplacement, ni sur le prix de revient.

« Elle peut être fixée en majorant de 45 pour 100 le prix de revient du bâtiment, défalcation faite de son usure ».

16 *juillet* 1919. — Tribunal de Quimper. — *Le Rose* contre Marine (navire *Jeanne-d'Arc VII*).

Conclusion. — La valeur du navire réquisitionné doit être appréciée au jour de la prise de possession par l'Etat et la perte en cours de réquisition ne peut avoir pour effet de modifier le point de départ de la réquisition.

L'indemnité due au cas de perte ne doit être fixée ni d'après la valeur de remplacement du navire, ni d'après son prix de revient. Elle peut être calculée en majorant de 55 pour 100 le prix de revient, défalcation faite de trois annuités d'amortissement.

18 *février* 1920. — Cour d'Appel de Rouen. — Marine contre *Chargeurs Réunis* (navire *Amiral-Hamelin*).

Conclusion. — A défaut de convention contraire, la réquisition d'un navire transfère à l'Etat, du jour de la réquisition, la propriété de ce navire, et il y a lieu, par conséquent, en cas de perte, de déterminer la valeur du navire au jour de la réquisition.

L'indemnité de réquisition ne doit comprendre que la perte imposée à l'armateur par la dépossession, abstraction faite de tout gain ou bénéfice résultant de la hausse des prix causée par la spéculation et l'accaparement ou par l'exercice même du droit de réquisition.

18 *février* 1920. — Cour d'Appel de Rouen. — Etat contre Veuve Dehillotte et autres (navire *Marie-Thérèse*).

9 *mai* 1921. — Cour d'Appel de Poitiers. — Dufilhol contre Marine (navire *Verveine*).

7 *juin* 1921. — Tribunal civil de Cherbourg. — Société Navale Caennaise contre Marine (navire *Nobé*).

28 *avril* 1921. — Tribunal civil de Marseille. — Compagnie de Navigation Paquet contre Marine (navire *Médie*).

Conclusions des quatre jugements ci-dessus. — « L'indemnité allouée en cas de perte d'un navire réquisitionné doit être fixée d'après la valeur du navire au jour de la réquisition.

« Il faut, dans le calcul de cette valeur, faire abstraction de tout bénéfice résultant de la hausse des prix faussés par la spéculation ou l'accaparement (première et troisième espèces).

« Mais il faut tenir compte de la plus-value normale résultant de la hausse constatée de la main-d'œuvre et des matières premières (deuxième et quatrième espèces).

« La demande de remplacement du navire perdu par un navire ex-ennemi de même tonnage conformément aux dispositions du traité de Versailles est irrecevable (cinquième espèce). »

22 *avril* 1920. — Cour d'Appel de Bordeaux. — Galerne contre Marine (navire *Edelweiss*).

Conclusion. — « L'indemnité de réquisition doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la perte et non au jour de la prise de possession : cette prise de possession ne transférant à l'Etat que la jouissance et non la propriété du navire.

« L'évaluation doit être faite en faisant abstraction de la hausse des prix due à la spéculation et à l'accaparement mais en tenant compte de l'accroissement du prix des matériaux et de la main-d'œuvre qui est la conséquence normale de la situation économique générale. »

1er *juin* 1920. — Cour d'Appel d'Aix. — *Société des Vapeurs Long-Courriers* contre Marine (navire *Ville-de-Rouen*).

Conclusion. — « Le montant de l'indemnité de réquisition, au cas de perte du navire, doit être fixé d'après l'évaluation de ce navire au jour de la réquisition, cette réquisition opérant immédiatement transfert de propriété entre les parties.

« Les tribunaux ont un entier pouvoir d'appréciation pour déterminer la valeur intégrale du navire au jour de la réquisition et il y a lieu de tenir compte, dans cette évaluation, de la hausse survenue depuis la guerre, en dehors de toute spéculation d'une façon continue et croissante sur le prix des matériaux de construction et de la main-d'œuvre. »

13 *février* 1922. — Cour d'Appel d'Aix. — *Messageries Maritimes* contre Marine (navire *Yunnan*).

Conclusion. — « L'indemnité allouée en cas de perte d'un navire réquisitionné doit être calculée d'après la valeur du navire au jour de la

perte et non du jour de la réquisition, cette réquisition ne valant que comme réquisition de la jouissance.

« La valeur du navire au jour de la perte se détermine en augmentant la valeur non amortie du navire d'un pourcentage représentant la hausse de la construction entre le jour de l'achat et le jour de la perte. »

Cet arrêt est d'autant plus intéressant et plus caractéristique qu'au point de vue doctrine il est contraire à celui émis par la même cour d'Appel pour un autre navire le 1er juin 1920.

28 *mars* 1922. — Cour d'Appel de Bordeaux. — *Société Immobilière du Moulleau et des Pêcheries de l'Océan* contre Marine (chalutiers *Goëland, Le Pingouin et Alcyon III*).

Conclusion. — « En cas de perte d'un navire réquisitionné il y a lieu d'allouer à l'armateur une indemnité représentant la valeur du navire au jour de la perte.

« Cette valeur doit être calculée d'après la perte que la dépossession impose au propriétaire et il y a lieu de faire état pour cette détermination de l'accroissement du prix de la construction, de la main-d'œuvre ainsi que de la raréfaction du matériel naval. »

28 *mars* 1922. — Cour d'Appel de Bordeaux. — *Société Immobilière du Moulleau et Pêcheries de l'Océan* contre Marine (canot *Martin-Pêcheur*).

Conclusion. — « Le propriétaire d'un canot réquisitionné en pleine propriété doit être indemnisé simplement pour la valeur réelle du navire, abstraction faite de la hausse provenant de la spéculation et de l'accaparement. »

Même la plupart de ces décisions favorables à l'Armement, en ce sens qu'elles fixent l'indemnité au jour de la « perte », spécifient bien que cette indemnité ne doit pas tenir compte de la hausse générale du prix des navires, qu'elle doit compenser la perte mais non constituer un bénéfice.

En ce qui concerne les paquebots-postaux, pour lesquels des conventions spéciales existent entre l'Etat et l'armateur, le Conseil d'Etat a, le 24 mars 1922, dans l'affaire *Compagnie Générale Transatlantique* contre Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine rendu l'arrêt suivant :

« Dans le cas où l'Etat est responsable, en vertu d'une convention postale des risques de guerre que le concessionnaire viendrait à subir au cours de la continuation de son service pendant la guerre, la compagnie doit être indemnisée des dommages effectifs qu'elle a subis et l'évaluation du navire perdu doit être faite au jour de la destruction. »

On voit par ces différents jugements que les avis des tribunaux et Cours d'Appel sont partagés. Aussi les deux parties non satisfaites en appellent-elles à la cour de Cassation et c'est la Cour Suprême qui va être amenée à trancher définitivement la question.

La Cour de Cassation (chambre civile) rend son arrêt le 19 décembre 1923, arrêt qui consacre la doctrine de l'avis du Conseil d'Etat du 6 novembre 1917 et partant la prétention de l'Etat, puisqu'il spécifie que l'indemnité allouée pour perte d'un navire réquisitionné doit être calculée sur la valeur du navire au jour de la réquisition et d'après l'état descriptif dressé sans qu'il y ait lieu de faire une distinction basée sur la forme de la réquisition employée par l'Etat (affaire *Yunnan*, *Annam*, *Sinaï* et *Memphis*, Ministère de la Marine contre Messageries Maritimes).

Cet arrêt casse donc les jugements antérieurs des tribunaux civils rendus en faveur de l'Armement et les Cours d'Appel de renvoi de Montpellier et d'Agen, qui avaient cependant toute liberté pour ne pas s'en inspirer, se rangent à cet arrêt et déclarent, la première le 11 décembre 1924 et la seconde le 12 janvier 1925 :

« Qu'en cas de perte d'un navire réquisitionné, l'indemnité doit être fixée d'après la valeur du navire du jour de la réquisition, toute réquisition donnant à l'Etat une mainmise totale et absolue sur le navire, quel que soit le titre auquel elle est faite. »

La doctrine du Conseil d'Etat est ainsi définitivement consacrée.

Annexe N° VIII

BLOCUS DES ILES BRITANNIQUES ET DE LA MANCHE PAR LES SOUS-MARINS ALLEMANDS

Mémorandum allemand du 4 février 1915

De même que l'Angleterre a désigné la superficie maritime entre l'Ecosse et la Norvège comme zone de guerre, de même l'Allemagne déclare maintenant zone de guerre toutes les eaux entourant la Grande-Bretagne et l'Irlande, y compris toute la Manche (English Channel). Elle commencera donc le 18 février 1915 à agir dans ce sens contre la navigation ennemie.

Elle s'efforcera de détruire tout navire ennemi qui sera trouvé dans cette zone de guerre, sans qu'il lui soit toujours possible d'éviter le danger qui menacera ainsi les personnes et les navires neutres, et elle prévient donc de ne pas se fier, à l'avenir, à la sécurité des équipages, passagers et marchandises des navires en question.

L'Allemagne appelle, en outre, l'attention des neutres sur ce fait

qu'il y aurait lieu, pour leurs navires, d'éviter d'entrer dans cette zone, car bien que les forces navales allemandes aient pour instructions de s'abstenir de toute violence contre les navires neutres autant qu'ils pourront être reconnus, l'ordre donné par le Gouvernement anglais d'arborer des pavillons neutres et les contingences de la guerre maritime pourraient être cause qu'ils devinssent victimes d'une attaque dirigée contre les navires de l'ennemi.

En même temps, il est spécialement signalé que la navigation au nord des îles Shetland, dans la partie orientale de la mer du Nord et dans un rayon d'au moins trente milles au large de la côte des Pays-Bas, n'est pas mise en péril.

Le Gouvernement allemand donne connaissance de ces mesures assez tôt pour que les navires ennemis, autant que les navires neutres, aient le temps de prendre leurs dispositions pour se mettre à l'abri dans les ports de cette zone de guerre.

Il espère que les puissances neutres ne tiendront pas moins compte des intérêts vitaux de l'Allemagne que de ceux de l'Angleterre et contribueront à tenir leurs ressortissants et la propriété de ceux-ci éloignés de cette zone.

C'est d'autant plus à espérer qu'il doit être de l'intérêt des puissances neutres de voir terminée le plus tôt possible cette guerre destructive.

Annexe N° IX

DÉCRET DU 29 FÉVRIER 1916 : INSTITUTION D'UN COMITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES (1)

Rapport au Président de la République française

Paris, le 29 février 1916.

Monsieur le Président,

Les Alliés, maîtres de la mer, ont senti la nécessité de discipliner, en vue d'en obtenir le rendement maximum, les éléments de puissance économique et maritime dont ils disposent.

---

(1) *Journal Officiel*, 1er mars 1916, p. 1648.

La liberté laissée, jusqu'à présent, aussi bien aux services publics qu'aux entreprises privées, d'organiser leurs transports, ne peut être maintenue sans contrôle, en présence de la raréfaction des navires et de la hausse persistante des frets.

En Angleterre et en Italie, il a paru nécessaire de classer méthodiquement les importations, suivant leur degré d'urgence, et d'instituer un contrôle strict de l'emploi des navires.

Les mêmes mesures s'imposent en France, dans un intérêt national et pour réaliser avec nos Alliés l'unité d'action indispensable aux succès de la cause commune.

C'est dans ce but que nous avons l'honneur, Monsieur le Président, de soumettre à votre haute approbation un projet de décret instituant un Comité de Transports Maritimes, investi des attributions les plus larges pour toutes les questions qui se rattachent aux transports par mer.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre de la Marine,
LACAZE.

Le Président de la République française,

Sur le rapport des ministres des Affaires étrangères, de la Guerre, de la Marine, des Travaux Publics, du Commerce, des Colonies,

Le Conseil des Ministres entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER (ainsi complété par le décret du 1er septembre 1916.) — Il est institué sous l'autorité du Ministre de la Marine un Comité des Transports Maritimes (1) composé de :

Président : M. NAIL (Louis), Sous-Secrétaire d'État à la Marine ;

Membres : MM. ROUCHON-MAZERAT, inspecteur général du commissariat de la Marine, conseiller d'Etat en service extraordinaire ;

CHAPSAL, directeur du ravitaillement de la population civile au ministère du Commerce ;

GOUT (Jean), ministre plénipotentiaire, sous-directeur au ministère des Affaires étrangères ;

BLUM (Léon), chef de Cabinet du Ministre des Travaux publics, maître des requêtes au Conseil d'Etat ;

WAHL, ingénieur en chef de première classe du génie maritime, détaché en mission au ministère des Colonies ;

---

(1) Ainsi rectifié suivant errata publiés au *Journal Officiel*, 2 mars 1916, p. 1684.

Cablat, administrateur principal de l'Inscription Maritime au sous-secrétariat d'Etat de la Marine ;

Nunzi, adjoint à l'Intendance, chef de la section du transit et des affrètements généraux au ministère de la Guerre ;

Weiss, inspecteur général des mines, directeur des mines, des distributions d'électricité et de l'aéronautique au ministère des Travaux publics ;

Le colonel Gassouin, chef du quatrième bureau à l'état-major de l'armée.

Le capitaine de frégate de Pianelli, de l'état-major général de marine ;

Secrétaire : L. Ginon, commissaire de première classe de la marine.

Art. 2. — Le Comité des Transports Maritimes a pour mission :

1° De centraliser tous les renseignements relatifs aux transports par mer et aux frets, tant pour les services publics que pour les besoins privés du pays ; de comparer l'importance des stocks existants aux besoins à satisfaire et aux programmes d'importation ;

2° D'établir et de tenir à jour la situation de tous les moyens de transports maritimes et d'améliorer leur rendement ;

3° De dresser le programme des importations réalisables par les moyens de transport ainsi vérifiés, en classant ces importations suivant leur degré d'urgence et d'utilité ;

4° De suivre et contrôler les exportations et les frets de retour ;

5° D'une manière générale, de se saisir de toutes les questions connexes et de prendre toutes mesures pour faciliter et hâter les transports par mer.

Art. 3. — Les départements ministériels et les organismes privés devront fournir au Comité les documents et renseignements nécessaires à l'accomplissement de sa mission. Les décisions prises par le Comité et ratifiées par le Ministre de la Marine ou par le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine, auront un caractère obligatoire.

Art. 4. — Aucune réquisition ne sera exercée, ni aucun affrètement ou achat de navire conclu par un service public sans l'avis conforme du Comité, ou, en cas d'urgence, de la délégation permanente prévue ci-après.

Art. 5. — L'exécution des décisions du Comité est assurée et suivie par une délégation permanente, placée sous l'autorité directe du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine, et composée de : MM. Rouchon-Mazerat, Cablat, Nunzi ; un représentant du Ministre des Travaux publics, membre : Ginon, secrétaire.

Art. 6. — Les Ministres des Affaires étrangères, de la Guerre, de la Marine, des Travaux publics. du Commerce, des Colonies, sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 février 1916.
R. Poincaré.

Par le Président de la République :

Le Président du Conseil,
Ministre des Affaires Étrangères,
Aristide Briand.

Le Ministre de la Marine,
Lacaze.

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie,
des Postes et des Télégraphes,
Clémentel.

Le Ministre de la Guerre,
Gallieni.

Le Ministre des Travaux Publics,
M. Sembat.

Le Ministre des Colonies,
Gaston Doumergue.

Annexe N° X

LOI du 13 AVRIL 1917 sur l'AUGMENTATION de la FLOTTE de CHARGE FRANÇAISE

Cette loi avait pour but de procurer des avances aux armateurs français pour leur permettre l'achat ou la construction de navires de charge à propulsion mécanique, dans la limite de 60 millions de francs pour les achats et de 100 millions pour les constructions.

Ces avances étaient productives d'intérêts calculés au taux de 6 pour 100.

30.265.000 francs ont été avancés pour achats de navires et 26.450.000 francs pour la construction de navires, soit en tout 56.715.000 francs aux armateurs suivants :

Bénéficiaires des avances	Montant (francs)
Compagnie Auxiliaire de Navigation	12.000.000
Société du Pacifique	4.200.000
Société Omnium Colonial (comptoirs coloniaux Chiris)	665.000
Compagnie de Navigation Franco-Chinoise	13.400.000
Société Indochinoise de Constructions Navales	2.000.000
Société des Affréteurs Réunis	4.250.000
Société Mazout-Transports	13.000.000
Société de Navigation Mixte	7.200.000
Total général	56.715.000

Ces avances ne jouent plus depuis 1923.

Une ristourne de 2 pour 100 était accordée aux armateurs sur les intérêts qu'ils avaient à verser pour la période pendant laquelle leurs navires effectuaient une navigation coloniale : ristourne supportée moitié par l'Etat, moitié par les colonies intéressées.

Les remboursements en capital, au 31 mars 1924, s'élevaient à :

Pour les achats de navires à	7.599.000
Pour la construction	5.580.000
Soit en tout	13.179.000

Ils ont été effectués par :

Société Indochinoise de Constructions Navales	100.000
Compagnie Auxiliaire de Navigation	7.200.000
Omnium Colonial	399.000
Compagnie de Navigation Mixte	260.000

Il reste à recouvrer 22.666.000 francs sur les avances pour achats et 20.870.000 francs sur les avances pour construction, non compris les intérêts de 6 pour 100.

Remboursements en retard

Compagnie de Navigation Franco-Chinoise	13.400.000
Société Indochinoise de Constructions Navales	1.900.000
Société du Pacifique	4.200.000
Société des Affréteurs Réunis	4.250.000
TOTAL	23.750.000

Certains débiteurs sont défaillants, mais l'Etat a une hypothèque sur les navires.

Annexe N° XI

CHARTE-PARTIE TYPE DU 15 MARS 1918 SUIVANT LAQUELLE SERA EXÉCUTÉE LA RÉQUISITION DE LA FLOTTE FRANÇAISE, PRONONCÉE EN VERTU DU DÉCRET DU 15 FÉVRIER 1918

ARTICLE PREMIER. — *Durée de la réquisition.* — La durée du présent contrat sera subordonnée à la volonté du Gouvernement français, qui

aura le droit de le résilier à un moment quelconque, en donnant à l'Armement un préavis d'un mois au moins. Cette durée ne dépassera pas toutefois le délai de six mois après le décret fixant la cessation des hostilités, conformément aux dispositions de la loi du 10 février 1918, pour l'exécution de laquelle a été rendu le décret du 15 février 1918.

Au point de vue des indemnités à payer à l'Armement, la réquisition comptera du jour inclus où le navire, étant dans les conditions légales de bonne navigabilité commerciale, aura été mis à la disposition du Gouvernement français jusqu'au jour où il sera rendu à l'Armement dans les conditions indiquées à l'article 13.

Art. 2. — *Visite du navire et constatations au moment de la réquisition.* — Au début de la réquisition, il sera procédé contradictoirement par un délégué du Gouvernement français et par un délégué des armateurs, à l'établissement d'un état descriptif et d'un inventaire sommaires, auxquels sera annexé un procès-verbal de remise fixant l'origine de la réquisition.

Art. 3. — *Livraison, trafic.* — Le navire sera livré au port dans lequel il aura terminé son dernier voyage pour le compte des armateurs, dans tel bassin ou à tel quai ou place convenable où il pourra être toujours en sécurité à flot, ainsi qu'il sera ordonné par le Gouvernement français, prêt à prendre charge, étanche, solide et fort et en tous points en parfait état de navigabilité et de bon service et avec l'équipage complet d'un vapeur de son tonnage, pour être employé dans tous trafics licites entre tous les ports du monde, où il pourra toujours se tenir à flot en sécurité.

Art. 4. — *Obligations des armateurs.* — Les armateurs fourniront et payeront :

1° Toutes les provisions et tous les gages des capitaine, officiers et de l'équipage ;

2° Toutes les provisions de machine.

Ils maintiendront le navire dans sa coque, dans sa machine et dans tout son armement en bon état de fonctionnement.

Pour l'exécution de ces travaux de réparation et d'entretien, le Gouvernement français s'engage à donner aux armateurs toutes facilités possibles (personnel, cession de travaux, priorités, etc.).

Le vapeur devra être caréné avant sa livraison, à moins qu'il ne l'ait été récemment.

Le Gouvernement français pourra exiger le passage au bassin tous les six mois.

Les armateurs fourniront un treuilliste par panneau. Le Gouvernement français aura à fournir et à payer des treuillistes, s'il en était exigé en supplément, ou si les entrepreneurs de manutention ne consentaient pas à ce que les treuils fussent conduits par les hommes du bord.

Art. 5. — *Obligations du Gouvernement français.* — Le Gouvernement français fournira et payera tout le combustible (charbon, briquettes, huiles et essence), les frais de port, les pilotages, taxes de consulat, droit de canal (s'il y en a), frais d'agences, commissions, frais de chargement et de déchargement des cargaisons, et toutes les autres charges quelles qu'elles soient, à l'exception de celles supportées par les armateurs, en vertu de l'article 4. Il aura à sa charge les frais de location des warfs, docks, hangars et magasins sur quais dont il déciderait de conserver l'usage. Dans le cas contraire, il aura la faculté, soit de cesser la location de ces installations aux époques prévues pour la résiliation des baux, soit de les sous-louer à des tiers.

Il prendra à sa charge la couverture des risques de guerre tels qu'ils sont définis dans la police française d'assurance maritime sur corps des navires (risques de guerre) et dans les conditions qui seront stipulées ci-après. Dans le cas de disparition sans nouvelles, et tant que dureront les hostilités, après l'expiration des délais fixés par l'article 12 de la police susvisée (imprimé du 1er septembre 1913), ainsi que dans tous les cas où il sera impossible de prouver que la perte est due à un risque de navigation, la perte sera considérée comme provenant d'un risque de guerre.

Il prendra également à sa charge la couverture complète des risques de mer partiels ou totaux, y compris le recours des tiers, avec les mêmes conditions de remplacement en cas de perte totale, que pour les risques de guerre. Il se substituera aux droits et obligations des armateurs vis-à-vis des compagnies d'assurances qui couvrent actuellement ces risques, pour toutes les polices antérieures au 1er janvier 1918, ou pour celles postérieures à cette date qui ne constituent que de simples renouvellements.

Le Gouvernement français assumera les frais de personnel et de matériel afférents à la télégraphie sans fil. Il prendra, à cet égard, la suite des contrats passés par les armateurs.

Il prendra également à sa charge les sursoldes à distribuer aux équipages pour le transport des explosifs ou autres marchandises dangereuses assimilables aux explosifs.

Art. 6. — *Modification éventuelle des obligations respectives des armateurs et du Gouvernement français.* — Le Gouvernement français pourra, à l'expiration d'un voyage en cours, et moyennant un préavis de quinze jours au moins, prendre à sa charge les obligations d'entretien et de réparation qui incombent à l'armateur en vertu de l'article 4.

S'il a fait usage de cette faculté, il pourra y renoncer dans les mêmes conditions de préavis.

Dans ces deux cas, l'état descriptif et l'inventaire prévus à l'article 11 seront complétés, en tant que de besoin, et il sera établi un nouveau procès-verbal de remise.

Art. 7. — *Charbon de soutes.* — Le Gouvernement français acceptera et payera tout le combustible trouvé dans les soutes du navire, et les armateurs payeront à l'expiration de la réquisition tout le combustible laissé dans les soutes, dans les limites de capacité qui seront indiquées par l'état descriptif et, dans les deux cas, aux prix qui seront fixés par le Bureau National des Charbons.

Art. 8. — *Indemnités de réquisition.* — Les indemnités à payer aux armateurs comprendront :

1° L'intérêt à 6 pour 100 par an de la valeur initiale non amortie du navire ou de la valeur prévue par le barême ci-annexé, dès que celle-ci est supérieure à cette valeur non amortie ;

2° L'amortissement de la valeur initiale du navire, si elle n'est pas déjà complètement amortie, et jusqu'à amortissement complet. Cet amortissement sera calculé au taux indiqué à la fin du présent article ;

3° Une indemnité pour frais généraux, calculée forfaitairement à raison de dix francs par tonne de jauge brute et par an et de douze francs par cheval de puissance indiquée et par an.

Pour les navires des armateurs principalement organisés en vue du cabotage national à l'exclusion de la navigation entre France et Algérie-Tunisie, l'indemnité par tonne de jauge brute est portée de dix francs à quinze francs.

4° Une indemnité pour le fonds de roulement forfaitairement fixé à 4 pour 100 de la valeur initiale du navire. Cette indemnité sera décomptée sous forme de l'intérêt à 6 pour 100 l'an de la somme forfaitaire établie ci-dessus.

Elle sera payée pendant toute la durée du présent contrat si le navire n'est pas perdu, et jusqu'à ce qu'il soit complètement amorti, s'il est perdu.

5° Un prix forfaitaire qui sera dû, en totalité ou en partie, suivant l'application de l'article 6, calculé d'après le barème ci-annexé pour :

a) les dépenses d'équipage (nourriture, gages, assurances) ;

b) l'approvisionnement des machines ;

c) l'entretien, les réparations et les immobilisations.

La « valeur initiale du navire » s'entend du prix d'achat payé par le propriétaire actuel, sauf s'il s'agit d'un navire acheté depuis la guerre à un propriétaire français. Dans ce cas, on prendra pour valeur initiale, soit le dernier prix d'achat payé avant la guerre s'il s'agit d'un navire francisé avant le début des hostilités, soit le prix d'achat payé par le premier propriétaire français si la francisation est postérieure au début des hostilités.

Pour les navires achetés en remplacement de navires coulés, la « valeur initiale » sera établie en ajoutant à la valeur initiale définie

comme ci-dessus, la valeur non amortie du navire perdu, et en déduisant l'indemnité de perte payée à l'armateur.

Pour les vapeurs mixtes ou paquebots qui ont fait l'objet de transformation ou refonte, les frais de transformation et de refonte seront ajoutés à la valeur initiale à condition toutefois qu'ils ne soient pas inférieurs à 5 pour 100 de cette dernière.

La « valeur initiale » sera déterminée d'après le contrôle d'une déclaration faite par l'armateur, avec justifications à l'appui. Si celles-ci paraissaient insuffisantes, il serait procédé à une expertise par trois experts désignés, le premier par le Gouvernement français, le deuxième par l'armateur, et le troisième par les deux premiers.

Le capital non amorti au jour de la réquisition sera déterminé en supposant, quel que soit le taux effectivement pratiqué par l'armateur, un amortissement annuel de 3 pour 100 avant la guerre et, depuis le début des hostilités, un amortissement au taux qui sera indiqué par l'armateur comme ayant été pratiqué par lui, sans toutefois que ce taux puisse être inférieur à 5 pour 100 ou dépasser 30 pour 100. Ce taux indiqué par l'armateur sera appliqué aux amortissements ultérieurs faisant l'objet du paragraphe 2 du présent article. Les divers pourcentages d'amortissement ci-dessus sont applicables à la « valeur initiale » du navire.

Toutefois, pour les navires qui ont fait l'objet de réquisitions antérieures, il ne sera compté aucun amortissement pendant la durée de ces réquisitions.

Le calcul de l'amortissement sera fait en négligeant les fractions de mois.

Art. 9. — *Revision des indemnités.* — Les indemnités prévues au quatrième paragraphe de l'article 8 pour dépenses d'équipage, pour approvisionnements de machine et pour entretien, réparations et immobilisations, seront revisées tous les six mois, au 1er avril et au 1er octobre de chaque année.

A cet effet, des Commissions dont la composition sera ultérieurement fixée seront chargées de déterminer, au 1er avril 1918 et à chacune des époques de revision, les prix unitaires servant de base à ces indemnités.

Pour les dépenses d'équipage, les éléments d'appréciation seront : d'une part, les soldes et sursoldes des équipages, d'autre part, le coût de la ration légale au prix moyen calculé d'après les mercuriales des grands ports de France, ces deux éléments étant affectés du même coefficient.

Pour les approvisionnements de machines, les dépenses réelles seront considérées comme variant proportionnellement au cours moyen dans les divers ports des huiles de graissage en usage dans la marine marchande.

Pour les frais d'entretien et de réparations, les éléments d'appréciation seront : d'une part, le coût moyen de la main-d'œuvre dans les grands ports de France, d'autre part, le cours moyen en France des matières suivantes : fonte en gueuses, bois de sapin, toile à voile, blanc de zinc, cordages en manille. Les coefficients attribués à ces divers éléments seront les suivants :

Main-d'œuvre	20
Fonte en gueuses	8
Bois de sapin	3
Toile à voile	2
Blanc de zinc	4
Cordages en manille	3

Le pourcentage de la variation des prix entre le 1er avril 1918 et l'époque considérée étant déterminé sur ces bases, il n'y aura lieu à revision que dans le cas où cette variation, positive ou négative, dépassera 10 pour 100. Dans ce cas, l'indemnité correspondante sera majorée ou réduite dans la proportion du pourcentage de variation diminué de 10 pour 100.

Art. 10. — *Suspension des indemnités.* — En cas de perte de temps occasionnée par insuffisance d'hommes ou d'approvisionnements dont la fourniture est à la charge des armateurs, rupture de pièces de machines ou avaries empêchant le navire d'être employé par le Gouvernement français pendant une période dépassant vingt-quatre heures courantes, le paiement des indemnités prévues comme prix forfaitaires à l'article 8 (5°) sera suspendu à partir du commencement de l'arrêt jusqu'à ce que le navire soit remis en état. Dans le cas où, à cause de cet arrêt, le navire se trouverait forcé de relâcher dans un port autre que celui pour lequel il était destiné, les frais de port et de pilotage dans ce port seraient supportés par les armateurs. Par contre, si le navire était conduit à relâcher dans un port ou dans un mouillage par suite de mauvais temps ou d'un accident quelconque survenu au chargement, tout retard ou toute perte de temps demeurerait aux frais et risques du Gouvernement français. Il en serait de même s'il était appelé à opérer dans des eaux peu profondes, dans des rivières ou dans des ports à barre.

La suspension des indemnités n'aurait pas lieu dans le cas où le Gouvernement français, en vertu de l'article 6 se substituerait aux armateurs pour assurer le maintien du navire en bon état de fonctionnement.

Pour les immobilisations qui seraient la conséquence des risques de mer ou de guerre, le paiement des indemnités prévues à l'article 8 (5°) sera maintenu dans la mesure où les armateurs seront requis de continuer à remplir les obligations correspondantes.

Art. 11. — *Paiements.* — Le paiement des indemnités prévues à l'article 8 sera effectué mensuellement et à terme échu.

Art. 12. — *Règlement en cas de perte du navire par risques de mer ou de guerre.* — En cas de perte du navire par risques de mer ou de guerre, le Gouvernement français remplacera le navire perdu par un navire neuf équivalent, c'est-à-dire de mêmes caractéristiques, le plus tôt possible et au maximum dans un délai de trois ans à partir du décret fixant la cessation des hostilités, ou, en cas d'impossibilité dûment reconnue, paiera à l'armateur, à l'expiration de ce délai, le prix que coûterait, à dire d'experts, à cette époque, l'achat de ce navire.

Les armateurs rembourseront de leur côté au Gouvernement le montant total des amortissements jusqu'au jour du remplacement, le calcul de ces amortissements étant effectué suivant les règles sus-indiquées, en déduisant toutefois de ce montant total la valeur figurant au barème ci-annexé comme valeur après amortissement complet.

Dans le cas où le navire de remplacement ne serait pas équivalent, en ce qui concerne les caractéristiques, au navire perdu, une soulte évaluée par experts, au jour du remplacement effectif, serait due, soit par le Gouvernement français, soit par les armateurs.

Tant que ce remplacement ou que le règlement prévu dans le cas de non-remplacement n'auront pas été effectués, les armateurs continueront à recevoir les indemnités d'intérêt, d'amortissement, et de frais généraux prévues aux trois premiers paragraphes de l'article 8.

Art. 13. — *Remise du navire. — Fin de la réquisition.* — Le navire, sauf cas de perte, sera rendu aux armateurs à l'expiration de la réquisition.

Si le Gouvernement français, faisant usage de l'article 6, a pris à sa charge l'entretien, le vapeur devra être rendu dans le même bon état qu'au moment de sa livraison (usure normale exceptée) et la réquisition ne cessera qu'après que cette remise en état aura été effectuée, s'il y a lieu.

Le Gouvernement français aura à sa charge les réparations nécessitées par des détériorations anormales dues au transport de passagers ou de marchandises auquel le navire n'est pas habituellement destiné.

Les installations nouvelles effectuées par le Gouvernement devront être supprimées, à moins que l'armateur n'en demande le maintien. Dans ce cas, la plus-value apportée au navire par ces installations sera fixée à dire d'experts. Il en sera de même pour le matériel nouveau dont aurait été muni le navire.

Art. 14. — *Chargement et déchargement.* — Les cargaisons seront chargées ou déchargées dans tout bassin ou à tout quai ou place que le Gouvernement français ou ses agents pourront indiquer où le navire pourra toujours être à flot en sécurité.

Art. 15. — *Espaces de chargement.* — Toute la capacité et toute la portée du navire, y compris les surfaces de pont susceptibles de recevoir de la cargaison, ainsi que les aménagements pour passagers, sans toutefois compromettre la stabilité, la solidité et la manœuvre du navire, ni dépasser ce que le navire pourra raisonnablement arrimer et porter, seront à la disposition du Gouvernement français, étant seulement réservé l'espace convenable et suffisant pour les officiers, l'équipage, les agrès, les apparaux, l'ameublement, les vivres et les provisions.

Art. 16. — *Mauvais arrimage.* — Les entrepreneurs de manutention étant engagés par le Gouvernement français, les armateurs ne seront pas responsables pour les dommages causés au chargement par mauvais arrimage.

Art. 17. — *Devoirs du capitaine.* — Le capitaine effectuera ses voyages avec la plus grande rapidité et rendra toute l'assistance habituelle avec l'équipage et les embarcations du navire.

Art. 18. — *Actes du capitaine.* — Le capitaine (bien qu'engagé par les armateurs) sera sous les ordres et la direction du Gouvernement français pour ce qui concerne l'emploi du navire.

Le Gouvernement français s'engage à indemniser les armateurs de toutes les conséquences ou responsabilités qui peuvent découler du fait que le capitaine aura signé des connaissements ou se sera conformé aux obligations en résultant.

Art. 19. — *Conduite du capitaine.* — Si le Gouvernement français a des motifs valables de mécontentement au sujet de la conduite du capitaine, des officiers ou des mécaniciens, les armateurs, dûment avisés, devront faire procéder à une enquête et changer le personnel fautif si reconnu nécessaire.

Art. 20. — *Ordres et instructions.* — Le Gouvernement français devra pourvoir le capitaine de tous les ordres concernant le voyage, ainsi que des avis et instructions nautiques nécessaires. Le capitaine et le chef mécanicien devront chacun tenir un journal sincère et à jour pour tous les voyages exécutés. Ces livres devront mentionner les consommations de charbon. Le Gouvernement français ou ses agents auront le droit d'avoir communication des journaux du bord et de machine.

Art. 21. — *Clause de négligence.* — De convention expresse, sont de part et d'autre exceptées les conséquences directes ou indirectes des cas de force majeure, périls de mer, incendies à bord, en ponton, sur allèges ou à terre, baraterie du capitaine ou de l'équipage, actes des ennemis, des pirates, des voleurs, arrêts et contraintes des princes, des gouvernements et des peuples, abordages, échouements et autres accidents de la navigation, même quand ils seraient occasionnés par négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, du capitaine, des matelots, des gérants et autres gens au service des armateurs.

Le navire ne sera pas responsable de toute perte, de tout dommage provenant de l'explosion ou éclatement des chaudières, rupture d'arbres, ou tous vices propres de machine ou de la coque, à la condition qu'ils ne proviennent pas d'un manque de surveillance de la part de ses armateurs ou de l'un quelconque d'entre eux ou des gérants ou des fondés de pouvoirs de la société propriétaire.

Le navire aura la faculté de faire escale dans tous les ports, quel qu'en soit l'ordre, de naviguer sans pilote, de se faire remorquer, de remorquer et assister les navires en détresse et de dévier de sa route dans le but de porter secours à des vies humaines en danger et de tenter le sauvetage des biens d'autrui en péril.

Art. 22. — *Avances. — Assistances. — Sauvetages. — Avaries communes.* — Le Gouvernement français avancera au capitaine les fonds nécessaires pour ses besoins, le paiement de son équipage et ses approvisionnements. Ces avances seront faites sans intérêt. La rémunération de tout travail hors d'heure des officiers et de l'équipage employés aux opérations de chargement et à l'exécution des mouvements dans les ports, sera à la charge du Gouvernement français et remboursée sur présentation des reçus.

Au cas d'opérations d'assistance et de sauvetage, les armateurs et le Gouvernement français établiront, d'un commun accord, un compte détaillé et se partageront le solde net des indemnités reçues après avoir réglé toutes les dépenses et versé les parts de sauvetage ou d'assistance revenant à l'équipage.

En cas d'avaries communes, les règlements sont effectués conformément aux dispositions de la loi française.

Art. 23. — *Juridiction.* — Les différends auxquels pourraient donner lieu l'application de la présente charte-partie seront soumis à la juridiction administrative.

Paris, le 15 mars 1918.

Le Commissaire aux Transports Maritimes
et à la Marine Marchande,
Fernand Bouisson.

CONTRAT-TYPE DE GÉRANCE DU 15 MARS 1918 ÉTABLI POUR L'APPLICATION DE LA RÉQUISITION GÉNÉRALE (1)

Article premier. — *Objet du contrat.* — Le gérant s'engage à exploiter pour le compte de l'Etat et sous la direction du Commissaire aux

(1) *Journal Officiel*, 16 mars 1918, p. 2406.

Transports Maritimes et à la Marine Marchande les navires qui lui seront confiés en gérance dans la limite raisonnable correspondant à ses moyens d'action.

A cet effet, il met à la disposition du Gouvernement français son organisation technique et commerciale qu'il s'engage à compléter en tant que de besoin.

Art. 2. — *Mandat confié.* — Le mandat confié au gérant comporte :

1° L'obligation de s'assurer que les armateurs du navire géré exécutent bien tous les engagements contenus dans la charte-partie signée par ces derniers et celle de prendre, si nécessaire, pour les y contraindre, toutes les dispositions utiles, d'accord avec le Service des Transports maritimes ;

2° L'exécution, sous les ordres et la direction du service des transports maritimes, des obligations mises à la charge du Gouvernement français par les chartes-parties que ce dernier aura passées avec les armateurs ;

3° L'adoption, d'accord avec le service des transports maritimes, de toutes mesures propres à assurer la meilleure utilisation et le meilleur rendement possible des navires.

Il est précisé que le gérant doit opérer comme s'il s'agissait de navires affrétés par lui et exploités pour son propre compte. En particulier, il prendra toutes mesures utiles pour assurer l'exécution par les compagnies d'assurances contre les risques maritimes de toutes les obligations qui leur incombent en vertu des polices dont le Gouvernement français aura pris la suite.

Art. 3. — *Ordres et instructions.* — Le gérant agira en exécution des ordres et instructions qui lui seront donnés par le Service des Transports maritimes.

Ces ordres et instructions seront fournis :

A Paris, par le Service des Transports Maritimes ;

Dans les ports où il existe un Service du Transit Maritime, par les chefs de ce service ;

Dans les autres ports, par les chefs de mission, consuls, agents consulaires, ou, dans les ports coloniaux français, par l'administration locale des colonies.

Il est entendu que le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande peut, le cas échéant et en prévenant le gérant, charger de la transmission des ordres toute autorité autre que les précédentes.

Le gérant accréditera auprès du Service des Transports Maritimes à Paris un représentant qualifié, qui se tiendra en contact permanent avec ledit service, afin d'assurer une transmission rapide des ordres donnés.

Art. 4. — *Comptes d'escales.* — Le principe est que le gérant ne fera aucun paiement et n'effectuera aucune recette dans les ports de touchée.

Le gérant fera vérifier par ses agents, correspondants ou consignataires dans les ports, les factures, comptes, mémoires, quittances, bons et autres pièces relatives aux dépenses, frais et fournitures se rapportant aux obligations mises à la charge du Gouvernement français par les chartes-parties, ainsi qu'à l'exploitation des navires.

Après s'être assuré que les sommes réclamées sont bien dues, il apposera sa signature précédée de la mention « Vu et vérifié » et remettra sans délai les pièces aux services chargés de régler directement les intéressés.

Ces pièces feront l'objet, pour chaque navire et pour chaque escale, d'un relevé récapitulatif comprenant l'ensemble des frais et dépenses engagés pendant le séjour du navire dans le port.

Ce relevé récapitulatif sera établi en deux exemplaires : l'un de ces exemplaires sera remis au service payeur, l'autre exemplaire sera adressé, dans la quinzaine au plus tard qui suivra le départ du navire, au Service des Transports Maritimes à Paris, où seront centralisés les comptes d'escales et établis les comptes de voyage.

Dans les ports où il existe un Service du Transit Maritime, les frais et dépenses seront vérifiés et réglés et les frets encaissés par les chefs de ce service ; dans les ports coloniaux français, les frais et dépenses seront vérifiés et réglés et les frets encaissés par l'administration locale des colonies.

Dans le Royaume-Uni, les dépenses payables en livres seront vérifiées et réglées par le Service des Transports Maritimes de Londres qui encaissera les frets en livres payables en Angleterre.

Aux Etats-Unis, les dépenses payables en dollars seront vérifiées et réglées par le Haut Commissaire de la République française, qui encaissera les frets payables en dollars aux Etats-Unis.

Les dépenses sur les autres places étrangères seront vérifiées et réglées par les chefs de mission, consuls, agents consulaires, sur la signature accompagnée de la mention « Vu et vérifié » des agents, correspondants ou consignataires du gérant; les consuls de France encaisseront les frets payables sur leurs places en monnaies étrangères et ne devront pas les convertir en francs sans en avoir reçu avis du Service des Transports Maritimes à Paris.

Les frais de gérance, les primes à la rotation et les frais d'équipage dont il sera question ci-après seront réglés à Paris par le Service des Transports Maritimes.

Art. 5. — *Manutention. — Manquants. — Avaries.* — Dans les ports où il existe un Service du Transit Maritime, les mouvements et les déplacements des navires, les opérations de chargement et de décharge-

ment ainsi que l'ensemble des manutentions maritimes et terrestres, charbonnage, lestage, stockage, etc..., seront ordonnés, dirigés et payés par ledit service et exécutés par ses soins ou par les entreprises agréées par lui.

Dans les autres ports, les opérations de chargement, et de déchargement et autres manutentions seront suivies par le gérant qui, en cas de manquants ou avaries, devra sauvegarder les intérêts de l'Etat conformément aux conditions des chartes-parties et conformément aux lois et règlements en vigueur.

Art. 6. — *Agences et consignations.* — Le gérant a la charge de rétribuer ou commissionner les agents directs ou à commission, correspondants ou consignataires, dont l'intervention sera nécessaire au cours des diverses escales, sauf l'exception prévue à la fin du présent article.

Dans les ports, où il ne possède ni agence administrative, ni correspondant local, le gérant devra faire choix d'un consignataire dont il assurera personnellement la rémunération.

Il aura d'ailleurs la faculté de s'entendre avec l'un des armateurs possédant des agences dans les ports où les navires confiés à sa gérance auront à effectuer des opérations, moyennant l'abandon à ce dernier de la part correspondante des frais de gérance prévus à l'article 7.

Dans le cas où le gérant procurerait du fret au navire en dehors des marchandises qu'il recevra l'ordre d'embarquer, il lui sera alloué une commission de 2 pour 100 sur le montant de ce fret de remplissage.

Art. 7. — *Frais de gérance et primes.* — Pour rémunérer le gérant de ses peines et soins, le couvrir de ses dépenses de personnel, le rétribuer de l'ensemble des services rendus dans les conditions des articles qui précèdent, en même temps que pour l'intéresser à la bonne utilisation des navires, il lui est alloué des frais de gérance et une prime à la rotation.

Les frais de gérance sont fixés à raison de un franc par tonne de jauge brute et par mois.

La prime à la rotation est basée :

1° Sur le tonnage transporté, ce tonnage étant évalué en tonnes de 1.000 kilogrammes ou en mètres cubes, selon que le fret aura été taxé au poids ou au volume, chaque passager étant compté pour deux tonnes ;

2° Sur la durée de navigation, cette durée étant décomptée en jours et ne comprenant que la navigation proprement dite, à l'exclusion des séjours dans les ports pour chargements, déchargements, charbonnages, réparations. La période d'attente des convois ne sera comptée comme navigation que si toute diligence a été faite, pour prendre le départ le plus tôt possible.

La prime à la rotation est calculée à raison de 0 fr. 05 par tonne-jour ou par mètre cube-jour de navigation.

Il est alloué à l'équipage une prime égale à la prime à la rotation du gérant.

Cette prime d'équipage représente une gratification allouée au personnel du bord, gratification qui peut être réduite ou supprimée pour les équipages qui donneraient des sujets de mécontentement, ou dont la responsabilité serait engagée pour cause de vols, manquants et avaries dans les cargaisons transportées.

Cette prime doit être considérée comme acquise d'office et ne devant être réduite ou supprimée que par mesure de rigueur.

Ces réductions ou suppressions seront décidées par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande sur la proposition du gérant. Elles porteront sur le nombre de jours de navigation qui sert de base au décompte de la prime.

Le mode de distribution de la prime d'équipage sera réglé par accord amiable entre les personnels intéressés ou, à défaut, par décision arbitrale du Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Cette distribution sera réglée de façon à corriger les inégalités que le jeu de la prime ferait apparaître entre les équipages des divers navires.

Les frais de gérance, les primes à la rotation et les primes d'équipage peuvent être revisés tous les trois mois à dater du 1er juillet 1918 par le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande.

Art. 8. — *Durée du contrat.* — La durée du présent contrat est égale à celle de la réquisition des navires confiés au gérant. L'administration se réserve toutefois le droit de le résilier à l'expiration de chaque période de trois mois à dater de la signature et avec préavis d'un mois.

Art. 9. — *Juridiction.* — Les différends auxquels pourrait donner lieu l'application du présent contrat seront soumis à la juridiction administrative.

Paris, le 15 mars 1918.

Le Commissaire aux Transports Maritimes
et à la Marine Marchande,
Fernand Bouisson.

Annexe N° XII

NOTE du COMITÉ CENTRAL des ARMATEURS de FRANCE pour la COMMISSION de la MARINE MARCHANDE de la CHAMBRE des DÉPUTÉS

(26 mars 1918)

1° *Inefficacité du régime de la réquisition générale.* — En vue de dégager entièrement leur responsabilité au sujet de l'expérience actuelle-

ment tentée, les armateurs jugent nécessaire de déclarer que la réquisition générale est le mode d'utilisation de la flotte commerciale le plus défectueux auquel on puisse avoir recours. Cette déclaration ne leur est pas inspirée par un désir d'obstruction ni par le seul souci des intérêts qu'ils représentent, mais par l'expérience professionnelle qu'ils possèdent et le sentiment de leur responsabilité de citoyens.

Ils subissent un régime auquel le Gouvernement s'est rallié ; ils lui donneront tout le concours qu'il comporte de leur part, mais, réduits à la situation d'agents d'exécution, ils répudient à l'avance toutes les conséquences que produira ce régime au point de vue de la Défense nationale et du ravitaillement du pays. Ils rappellent que la réquisition générale de la flotte commerciale a été envisagée à plusieurs reprises et même réclamée par des membres du Parlement qui, appelés ensuite à la direction de la marine marchande et éclairés par une connaissance plus exacte du problème, ont reconnu qu'elle serait funeste. La situation n'a pas changé depuis lors. L'organisme puissant et compliqué nécessaire pour assurer la besogne matérielle que comporte l'exploitation de l'ensemble du tonnage français n'existe pas. Les chefs responsables et par suite compétents, indispensables au bon fonctionnement de cet organisme, sont encore à découvrir. Quel que puisse être le dévouement des fonctionnaires auxquels on fera appel, on marche donc à un échec certain et le Parlement doit être prévenu du danger.

Sous le bénéfice de cette réserve formelle de portée générale, les armateurs demandent en outre à la Commission de la Marine Marchande de la Chambre des Députés de vouloir bien examiner les points suivants qui ont déjà été signalés à l'attention de M. le Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande ;

2° *Unité de régime.* — Les armateurs qui accepteront de signer les chartes-parties ne peuvent le faire que si toute leur flotte de transport, sans distinction, y compris les navires militarisés, est soumise à ce régime. C'est d'ailleurs dans cette hypothèse qu'a été conçu le système de M. Bouisson qui repose sur la réquisition générale de la flotte. Il est inadmissible qu'un armateur dont tous les navires seront réquisitionnés ait droit au remplacement d'un certain nombre de ses navires et pas à celui des autres. Il est impossible que la somme forfaitaire prévue dans la charte-partie pour ses frais généraux et qui a pour base le tonnage de sa flotte, ne comprenne qu'une partie de cette flotte et pas l'autre.

3° *Remplacement en nature des navires perdus.* — Les déclarations si précises du Commissaire faites à la tribune du Sénat le 15 mars, venant confirmer celles qu'il avait prononcées antérieurement à la tribune de la Chambres des Députés, le 27 février et dans son appel aux armateurs publié par la presse le 1er mars, ne permettent pas de maintenir dans la

charte-partie la stipulation prévoyant à l'article 12, paragraphe 1, le paiement en argent des bateaux perdus à l'expiration du délai de trois ans.

Pour s'en convaincre, il suffit de placer en regard les unes des autres les paroles prononcées à la tribune du Sénat, le 15 mars, par le Commissaire et les stipulations de l'article 12, paragraphe 1, de la charte-partie.

Déclaration du Sénat	*Art. 12, paragraphe de la charte-partie*
... Que dit, en effet, la charte-partie que le Gouvernement passe par mon intermédiaire avec l'Armement ? Elle dit que tous les navires qui seront torpillés après réquisition ou perdus par avaries de mer — car les pertes par avaries de mer sont assimilées au torpillage — seront remplacés non pas en argent, mais en nature, c'est-à-dire en bateaux.	En cas de perte du navire par risque de mer ou de guerre, le Gouvernement français remplacera le navire perdu par un navire neuf équivalent, c'est-à-dire de mêmes caractéristiques, le plus tôt possible et au maximum dans un délai de trois ans à partir du décret fixant la cessation des hostilités, ou *en cas d'impossibilité dûment reconnue, paiera à l'armateur, à l'expiration de ce délai, le prix que coûterait, à dire d'expert, à cette époque, l'achat de ce navire.*

Pour mettre d'accord ces deux textes, il est indispensable que la partie en italique dans la charte-partie en disparaisse complètement.

4° *Valeur du navire.* — L'article 8 indique que la valeur initiale du navire sur laquelle est calculée l'indemnité de réquisition, s'entend du prix d'achat payé par le propriétaire actuel. Mais par une exception injustifiable, s'il s'agit d'un navire acheté depuis la guerre à un propriétaire français, on prendra pour valeur initiale, soit le dernier prix payé avant la guerre s'il s'agit d'un navire francisé avant le début des hostilités, soit le prix d'achat payé par le premier propriétaire français si la francisation est postérieure au début des hostilités.

En d'autres termes, l'armateur français ayant acheté un navire à un autre armateur français depuis le début des hostilités et l'ayant payé loyalement au cours résultant des circonstances économiques, est frappé d'une pénalité terrible. Son navire est traité comme s'il avait été payé trois ou quatre fois moins cher qu'il ne l'a été réellement, alors que si ce navire avait été acheté à un armateur étranger, son indemnité de réquisition serait calculée sur son prix réel d'acquisition. Cette disposition est inadmissible : sous prétexte de punir la spéculation, elle

inflige un châtiment à la victime de cette spéculation, si tant est qu'elle ait eu lieu, et non pas à son auteur. En pratique, elle frappe des industriels qui, en vue de transporter eux-mêmes leurs matières premières ou leurs combustibles, c'est-à-dire en vue d'assurer l'activité économique du pays, et souvent de travailler directement pour la Défense nationale, se sont imposé la charge d'achats onéreux de navires. Le Comité a protesté déjà à deux reprises et sans aucun succès contre cette disposition qui lèse d'une façon grave un nombre important de ses adhérents et tendrait à décourager les initiatives des industriels qui se chargent eux-mêmes de leurs transports maritimes, en présence des difficultés qu'ils éprouvent à les faire effectuer ;

5° *Calcul des frais généraux pour les entreprises modestes.* — L'article 8 prévoit sous son numéro 3, une indemnité pour frais généraux calculés forfaitairement à raison de dix francs par tonne de jauge brute et par an, et de douze francs par cheval de puissance indiqué et par an.

Beaucoup d'armateurs font les réserves les plus expresses au sujet du taux de cette indemnité, qui ne correspond pas à l'importance de leurs frais généraux. Le Comité des Armateurs ne peut pas entrer dans la discussion de cas d'espèces, mais il réclame avec insistance qu'une majoration des chiffres prévus soit accordée aux petites entreprises d'armement dont le tonnage est limité. Si, en effet, les frais généraux de ces petites entreprises atteignent en valeur absolue des chiffres peu élevés, ils ressortent par tonneau de jauge brute à une somme relativement très forte en raison de la faiblesse du tonnage sur lequel ils se répartissent. Ce n'est là, au surplus, que la vérification d'une loi économique bien connue et nous ne doutons pas qu'il soit fait droit à cette demande inspirée par le souci de l'équité et par la préoccupation de maintenir les entreprises modestes dans la période difficile de leur début, afin de leur permettre de se développer dans l'avenir.

Annexe N° XIII

RAPPORT DU CAPITAINE DU NAVIRE « ANNE DE BRETAGNE » COULÉ LE 21 NOVEMBRE 1914 PAR UN CROISEUR AUXILIAIRE ALLEMAND (SOCIÉTÉ NOUVELLE D'ARMEMENT)

Le 21 novembre, à 4 h. 45 du matin, par environ 26°7 sud et 33°59 ouest, j'aperçus dans l'ouest un quatre mâts désemparé et auprès de

lui un vapeur paraissant être un paquebot. Je pensais que ce vapeur venait de lui prêter secours et je continuais ma route.

Peu à peu, le vapeur se rapprocha de nous et à une très courte distance, il hissa la flamme et le pavillon de guerre allemands, puis deux autres signaux signifiant de hisser le signal distinctif et de mettre en panne. Je le fis bien à contre-cœur, car je me voyais pris et bien pris.

Comme je mettais en panne trop lentement, je reçus l'ordre de stopper immédiatement. Ce paquebot est le *Kronprinz Wilhelm* du Norddeutscher Lloyd de Brême, armé de trois canons et de plusieurs mitrailleuses, probablement croiseur auxiliaire ; toute résistance était impossible.

Une baleinière du croiseur accosta le bord. Deux officiers et plusieurs hommes armés montèrent à bord et demandèrent les papiers de bord; je leur remis la boîte aux papiers; quelques instants après, je reçus la déclaration écrite suivante : « C'est la proclamation officielle à vous, Monsieur : *primo*, votre bateau est ennemi ; *secundo*, votre marchandise est contrebande ; *tertio*, il vous faut aller à bord du croiseur auxiliaire tout de suite, vous et aussi votre équipage. Vous êtes autorisés à emporter les choses personnelles; *quarto*, chaque résistance résulterait de la force.

« *Signé :* Dor. Kommandant.

« Puerfelder, Kaptain Leutenant. »

Je protestais que mon chargement n'était pas contrebande ; l'on me répondit que si. Je n'avais qu'à m'exécuter.

Nous quittâmes le navire vers dix heures du matin avec l'embarcation du croiseur à bord duquel nous montions quelques instants après.

L'équipage fut réuni dans un salon et là, le commandant, assisté de ses officiers, nous fit en mauvais français la déclaration suivante :

« D'après une convention entre la France et l'Empire allemand, vous seriez libres et déposés à terre si vous signez que vous ne tenterez rien contre l'empire allemand; autrement, vous resterez prisonniers. »

Je déclarai tout de suite que je ne signerai rien; les autres membres de l'équipage signèrent ou ne signèrent pas ; je n'ai pas voulu remarquer ceux qui l'ont fait. Quelques minutes après, nous étions consignés dans la partie avant du navire, surveillés par des sentinelles. Nous étions prisonniers.

En ce lieu, je trouvais le capitaine, le second et le cambusier de l'*Union*, prisonniers depuis plus de trois semaines; l'*Anne de Bretagne* amariné et pris à la remorque fut conduit auprès de l'*Union*; ce navire amariné avec un équipage allemand, lors de sa prise, dut être évacué le soir même par suite d'une forte bande sur tribord, produite par l'eau qui l'envahissait.

En effet, le croiseur, dans un de ses nombreux accostages, pour

prendre à son bord la cargaison de charbon de la prise, lui avait défoncé une tôle de bordée en dessous de la flottaison, les pompes ne suffirent pas à rejeter l'eau et le navire prit de plus en plus la gîte sur tribord.

Le lendemain, 22 novembre, le commandant voulant absolument avoir le reste de cette cargaison, envoya une embarcation se rendre compte de ce qui pouvait être fait. Elle revint peu de temps après ; je crois même que personne ne put monter à bord.

L'*Union* continua à prendre de la bande sur tribord de plus en plus ; à trois heures de l'après-midi il chavirait sur le côté droit et coulait à pic, un quart d'heure après, laissant flotter de nombreux débris, parmi lesquels une drôme et un capot d'appareil à gouverner. Ces deux épaves furent recueillies et embarquées à bord du croiseur. En même temps les embarcations cherchaient parmi les débris ceux qui auraient pu laisser trace de la disparition du navire. Le 23 novembre au matin, nous apercevions l'*Anne de Bretagne* avec les basses vergues et vergues de hunes apiquées. Je pensais que nous allions l'accoster et que nous aurions pris les provisions. En effet, cette opération se fit l'après-midi et dura trois heures et demie ; je n'ai pu voir ce qui a été pris à bord. Tous les hublots ou ouvertures par lesquels nous aurions pu voir avaient été masqués. A quatre heures du soir, les deux navires se séparèrent ; à six heures trente le croiseur évolua autour et tire dessus avec ses canons, variant la distance et la direction, se servant du navire comme d'un but de tir d'essai, le feu s'est terminé une heure après par le tir d'une mitrailleuse lorsque la distance n'était plus que de deux cents mètres.

Nous avons pu voir toute cette scène en regardant par les hublots de nos cabines, le capitaine de l'*Union* et moi.

Pas un des obus n'avait atteint l'*Anne de Bretagne*. L'un d'eux éclatant dans la mâture n'avait même pas coupé une manœuvre dormante.

Vers huit heures du soir, nous ressentions une forte secousse. Le croiseur abordait l'*Anne de Bretagne* avec son étrave. Il continua à l'aborder de temps à autre jusqu'à une heure du matin.

Le 24 novembre, le navire n'était pas encore coulé. Il est plein d'eau, mais il flotte et sa mâture est intacte ; vers dix heures, une embarcation du croiseur se rendit à bord et les hommes qui la montaient opérèrent, pendant le reste de la matinée, la mise à l'eau et la démolition des embarcations. Probablement que l'on a voulu faire disparaître les traces du tir de la veille, surtout celles de la mitrailleuse.

De temps à autre, le croiseur abordait l'*Anne de Bretagne* avec son étrave, conservant sa vitesse en avant, après l'avoir touché voulant essayer de désarrimer le déchargement qui le maintenait à flot. Rien n'y fit. Le navire continua à flotter malgré que ce manège dura toute la journée. jusqu'à dix heures du soir.

A ce moment, nous avons entendu deux explosions séparées par un intervalle de dix minutes. Nous avons appris ce matin que le commandant avait fait miner le chargement. Personne ne peut m'assurer que le navire est coulé. Je persiste à croire qu'il ne l'est pas.

Depuis ce matin (25 novembre), nous faisons route vers l'ouest-sud-ouest. Est-ce que le commandant laisserait une épave pareille en pleine mer ? Où bien a-t-il l'intention de revenir la couler une autre fois ? Peut-être bien, puisqu'on nous dit que nous allons à la rencontre d'un navire faisant de la contrebande de guerre.

Mon navire n'étant plus sous mes yeux ou n'existant plus, je considère que je puis terminer ce rapport tout en me réservant le droit d'amplifier si besoin était pour la défense de ma cause et des intérêts des chargeurs et des armateurs.

N'étant plus en possession de mes papiers et, par suite, de mon cahier de rapports en mer, je suis obligé d'écrire ce rapport sur papier libre (à bord du *Kronprinz Wilhelm*, le 25 novembre 1914).

Après avoir remonté dans le nord, nous sommes arrivés le 4 décembre par 3°30 sud et 29°40 ouest (point donné par le capitaine du vapeur *Mont-Agel* où ce dernier a été pris à dix heures du matin).

A six heures du matin, le croiseur avait déjà pris le navire *Bellevue* de Glasgow ; après avoir transbordé à son bord les équipages des deux navires et coulé le *Mont-Agel*, le croiseur fit route avec le *Bellevue* et par 7° nord et 40° ouest, il opéra le déchargement de la cargaison de charbon du *Bellevue*.

Le 11 décembre au matin, un vapeur allemand nommé *Otavi* était venu rejoindre le croiseur. Il accosta ce dernier le deuxième jour après son arrivée, puis le 20 décembre, lui donnant de l'eau, du charbon et beaucoup de marchandises diverses.

Ce jour-là, à trois heures de l'après-midi, nous avons été avertis que les marins qui avaient prêté serment prendraient passage sur l'*Otavi* pour être déposés à terre. Nous étions seulement cinq à ne pas prêter serment : le capitaine de l'*Union*, son second, son cambusier, mon lieutenant Henry et moi.

Après avoir réfléchi que nous courrions le danger de couler avec le croiseur, sans profit pour notre patrie, nous avons demandé à prêter serment. Nous avons donc signé la déclaration qui nous avait été présentée et que nous avions refusé de signer à notre arrivée à bord du croiseur.

Les équipages des prises embarquèrent à bord de l'*Otavi* le 20 à sept heures du soir et le lendemain des hommes qui avaient perdu leurs sacs dans le transbordement furent appelés à bord du *Kronprinz Wilhelm* où on leur remit de l'argent.

Environ une heure après, nous quittions le croiseur faisant route au nord-est.

Le 4 janvier, nous arrivions à Las Palmas (Canaries).

Nous avons débarqué à trois heures de l'après-midi. J'ai déposé une copie de mon rapport entre les mains de M. le consul de France.

Le soir même, nous avons été conduits à bord du vapeur *Oronsa*, qui nous a débarqués à La Pallice le 11 janvier à dix heures du matin.

Signé : A. Picard,
Capitaine.

BIBLIOGRAPHIE

Galos (Henri), *Enquête sur la marine marchande*, Amyot, éditeur, 8, rue de la Paix, Paris, 1865.

Bossière (René), *La Prospérité des ports français*, éditeur : Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 17, rue Jacob, Paris, 1906.

Revue de la marine marchande, éditeur : Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 17, rue Jacob, Paris, 1915, 1916, 1917.

Bazin (Léon), *Comment défendre notre marine marchande* ? éditeur : Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 17, rue Jacob, Paris, 1916.

Documents parlementaires, Chambre des députés, séance du 27 novembre 1916.

Rousseau (A.), *L'Action des Alliés sur les mers*, Félix Alcan, éditeur, 108, boulevard Saint-Germain, Paris, 1916.

Ce qu'un Français doit savoir de la marine marchande, Bernard Grasset, éditeur. 61, rue des Saints-Pères, Paris, 1917.

Rousseau (A.), *Sous-marins et blocus*, Félix Alcan, éditeur, 108, boulevard Saint-Germain, Paris, 1917.

Toutain (Laurent), *Le Havre avant et pendant la guerre* 1913-1916, Imprimerie du journal *Le Havre*, Le Havre, 1917.

La Bruyère (René-Julien), *Notre Marine marchande pendant la guerre*, Payot, éditeur, 106, boulevard Saint-Germain, Paris, 1920.

La Marine marchande française pendant la guerre, article de la *Revue des Sciences politiques*, Félix Alcan, éditeur, 108, boulevard Saint-Germain, Paris, décembre 1921.

De Rousiers (Paul), *La Marine marchande française pendant la guerre et après la guerre*, Félix Alcan, éditeur, 108, boulevard Saint-Germain, Paris, 1921.

De Vos (Henry), *Notre Marine marchande et l'intervention des pouvoirs publics*, Goemoere, imprimeur du roi, éditeur, Bruxelles, 1922.

Larrouy (Maurice), *L'Odyssée d'un transport torpillé*, Grasset, éditeur, 61, rue des Saints-Pères, Paris.

Journal Officiel du 21 juillet 1922, page 824, Annexe, n° 634.

Morinaud, *Rapport tendant à la clôture du compte Flotte en gérance, et à l'attribution des navires de commerce appartenant à l'Etat*, Chambre des députés, n° 2412, 1921.

Colin (Mauriee), *La Situation de l'armement maritime en France de* 1914 *à* 1919, Payol, éditeur, 106, boulevard Saint-Germain, Paris, 1920.

Morinaud, *Rapport portant approbation des contrats de vente des navires de la flotte d'Etat*, Chambre des députés, session extraordinaire, n° 5247, 1922.

Roux (Louis), *La Marine marchande*, Payot, éditeur, 106, boulevard Saint-Germain, Paris, 1923.

Roubion (Mareel), *La Flotte d'Etat en France*, 1924, Thèse pour le doetorat à Paris (26 novembre 1923), 1924, Société du Journal de la Marine marehande.

Dubois (Mareel), *La Crise maritime*, éditeur : Librairie Orientale et Maritime, R. Guilmoto.

Vedel (Emile), *Nos Marins et la guerre*, Payot, éditeur, 106, boulevard Saint-Germain, Paris.

Clerc-Rampal, *La Marine française pendant la grande guerre*, librairie Larousse, 13, rue Montparnasse, Paris.

Cireulaire du Comité des armateurs n° 1081, étude de M. Ripert, professeur agrégé à la Faculté de Droit, demandant que l'indemnité de réquisition soit équitablement évaluée au jour de la perte des navires.

Tardieu (André), *L'Amérique en Armes*, Charpentier, éditeur, 1919.

Journal Officiel du 3 août 1918, p. 2.288.

Circulaires du Comité Central des Armateurs de France.

INDEX

A

Accidents du travail, 6.
Accords du 28 novembre 1915, 47 ; 15 octobre 1916, 47 ; 13 décembre 1916, 53 ; 12 novembre 1918, 91, 92 ; — Maclay-Clémentel, 91, 92.
Achats de navires, 2, 44-49, 51-53, 55, 57, 63, 70, 72, 74-76, 87, 90, 92-95, 138 ; 139, 140, 146.
Acte du 10 mars 1915, 35.
Action interalliée sur les transports maritimes, 59.
Affrètements, 3, 28-31, 37, 42, 49, 51-53, 55, 57, 63, 71, 75, 96-98 ; 138 ; — des vapeurs brésiliens, 56, 57, 75.
Afrique du Nord, 4, 13, 85, 90 ; — occidentale, 13, 85.
Alabama, 4.
Albert Métin (navire), 91.
Alcyon (navire), 134.
Algérie, 18, 64.
Allemagne, 9, 10, 12, 23, 24, 35, 82, 83, 95 ; 135, 136, 156.
Alliés (les), 2, 24, 25, 59-61, 72, 78, 79, 82, 83, 87, 91, 92, 94-96, 136, 137.
Allocations à des navires réquisitionnés, 105.
Amérique, 29, 31, 43-45, 59, 60, 78, 90-92, 96 ; — du Sud, 18.
Amirauté (l'), 47 ; — anglaise, 12.
Amiral Hamelin (navire), 131 ; 132.
Amortissement des navires réquisitionnés, 69, 70, 74, 101 ; 132, 143, 144, 146.
Angleterre, 4, 9, 10, 12, 14, 20, 35, 52, 53, 59-61, 73, 83, 91-96 ; 135-137, 150.
Anne de Bretagne (navire), 82 ; 155-159.
Annexes, 99-159.
Appel aux armateurs, 14.
Approvisionnement des navires réquisitionnés, 103.
Armateurs, 5 ; 11 ; 13, 14, 21-23, 31, 45, 49, 53, 55, 61, 62, 66-73, 76, 78, 80, 91-93, 98 ; 112, 115 ; 116-124, 134 ; 139-141, 144-149, 152-155 ; — étrangers, 10, 11.
Armées,3, 23, 27, 40, 56, 80, 88 ; — de mer, 6-8, 13, 15, 28, 120, 123, 127, 128 ; — de terre, 4, 7, 8, 13, 15, 16, 23, 26, 28, 88, 120, 122, 123, 127, 128.
Armement (l'), 14, 20, 22, 23, 52, 62, 66-69, 72, 77, 94, 97 ; 103, 104, 107, 109, 110, 117-123, 134, 141.
Armement de guerre des paquebots, 4, 5 ; 84.
Armistice, 2, 80, 85, 92-95 ; 96, 97 ; situation de notre marine après l'—, 96-98.
Arraisonneurs, 109-111.
Arrêtés ministériels du 16 mars 1916, 35 ; 20 novembre 1916, 41 ; 12 juillet 1917, 53 ; 16 septembre 1917, 56 ; 6 octobre 1917, 56 ; 8 octobre 1917, 56 ; 7 et 17 janvier 1918, 58 ; 17 janvier 1918, 59 ; — royal du 23 février 1915, 34.
Arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1917, 22, 127 ; (voir : Cour de cassation) ; — du Conseil d'Etat du 3 août 1918, 76, 77 ; — 30 avril 1920, 78.
Arrimage, 147.
Arsenaux, 64, 66, 89.
Assurances maritimes, 31, 53-55, 63, 69 ; 111-116 ; — par l'Etat, 113-116 ; 142.
Atlantique (l'océan), 4, 18, 49, 82.
Augagneur (Victor), 14, 114, 122.

Augmentation de la flotte de charge, 49, 50.
Aukai Maru (navire), 90.
Australie, 18, 78, 82, 83.
Autocamions, 16.
Autoprojecteurs, 16.
Autriche-Hongrie, 35.
Avances aux armateurs, 139, 140 ; — aux capitaines, 148.
Avis du Conseil d'État du 11 janvier 1916, 20 ; 123-125 ; 6 novembre 1917, 21, 22 ; 24 mars 1922, 134, 135.

B

Ballande, 78.
Bases navales, 4.
Bassins, 64.
Bâtiments (voir : navires ; paquebots).
Belgique, 34.
Bellevue (navire), 158.
Bergeon, 79, 88, 89.
Bibliographie, 161-162.
Bloch, 14, 112.
Blocus des alliés par les sous-marins, 2 ; 24, 26 ; 135, 136 ; — de l'Allemagne, 24.
Blum (Léon), 38, 137.
Bordeaux, 15, 18, 27, 28, 34, 119.
Bouisson (Fernand), 62-67, 71-74, 76-80, 87, 88 ; 148 ; 152, 153.
Brésil, 35, 56, 57, 75, 87.
Briand, 50, 139.
Bruzon (colonel), 28.
Burdigala (navire), 18.
Bureau (M. Georges), 35.
Bureaux d'affrètement, 29; — du sous-secrétariat, 71, 72 ; quatrième — de l'état-major général, 27 ; — national des charbons, 48.

C

Cablat, 38, 138.
Cabotage, 15, 38, 96.
Cahiers des charges, 5 ; 100-102.
Caisse des Invalides, 63 ; 115.
California (navire), 91.
Canada, 90, 91, 93.
Canons, 5 ; (voir : munitions).
Canonniers-marins, 16 (voir : inscrits).
Capitaines, 15, 69, 102, 141, 147, 148, 155.
Cargaisons assurées par l'État, 114, 115.
Cargos, 5, 10, 13, 23, 46, 47, 52, 54, 82, 89, 90, 95.
Centralisation des services, 51, 55.
Céréales, 28, 50, 61, 79.
Cessions de tonnage (voir : achats)
Chalands, 23, 89, 91.
Chalutiers, 23, 119.
Chambre des députés, 28, 33, 41, 42, 46, 51, 62, 65, 66, 72-75, 77-80, 152-154.
Chantiers, 10, 11, 42, 49-52, 64, 66, 73, 76, 86-89, 91, 92, 94.
Chappedelaine, 51, 78.
Chapsal, 38, 137.
Charbon, 9, 31, 41, 48, 49, 69, 96 ; 103, 110, 117, 142, 143, 157, 158 ; flotte des —, 39, 87.
Charbonniers (voir : navires).
Chargement, 52, 59, 64, 69, 102, 105, 146, 147, 150, 151.
Chargeraud, 28.
Chargeurs d'Extrême-Orient, 76.
Charte-partie type, 65, 66, 68-71, 76, 140-148 ; 149, 153, 154 ; — du 15 mars 1918, 68-70, 77, 140-148.
Chauffeurs, 7, 120, 122.
Chef d'état-major général de la marine, 18, 57.
Chemins de fer, 23, 26, 27, 30, 32-34, 40, 42, 48, 120.
Circulaires ministérielles, 21 septembre 1914, 122 ; 22 décembre 1914, 16.
Claveille, 40, 42, 80.
Clemenceau, 80.
Clémentel, 60, 79, 80, 91-93, 139.
Colbert, 6.
Colonies françaises, 1, 10, 13 ; 21, 41, 56, 73, 96, 150.
Comités : d'arbitrage anglais, 20 ; — central des armateurs de France, 15 ; 20, 31, 67, 68, 76, 77 ; 116-123 ; 152 ; — consultatif des armateurs, 53 ; — consultatif des achats de navires, 56 ; — de contrôle de la flotte marchande, 56 ; — écono-

mique, 56 ; — exécutif du fret, 58 ; — exécutif des importations, 57, 58 ; — interallié des transports maritimes, 43 ; — de restriction des approvisionnements de l'ennemi, 34 ; — des Transports maritimes, 37, 38 ; 39-42 ; 136-139.
Commerce maritime, 4 ; 24-26 ; la guerre au —, 23-26 (voir : sous-marins).
Commissaire aux Transports maritimes et à la marine marchande, 63-66 ; 73, 75-77, 88-90 ; 148, 149, 152-154.
Commissions : d'achat et de gérance, 48 ; — centrale des réquisitions maritimes, 19 ; — exécutive des achats et transports par mer, et — exécutive des assurances maritimes, 112-115 ; — d'évaluation prévue dans les conventions-types, 104, 106 ; — interministérielles, 14, 18, 28 ; — interministérielles des risques de guerre, 14 ; 111-116 ; — de la marine marchande de la Chambre, 35, 77, 88, 115 ; 152, 153 ; — de la marine marchande pour l'assurance des risques 55 ; — militaire des ports maritimes, 27, 28 ; — mixtes d'évaluation, 19 ; — de ports, 33.
Compagnie générale transatlantique, 18.
Compensations d'armement, 11.
Comptes : d'escales pour gérance, 150 ; — spécial des transports maritimes, 58, 72, 74, 75.
Conclusion, 96-98.
Conférence d'exploitation, 59 ; — du 29 novembre 1917, 60.
Conflits résultant de la réquisition générale, 76, 77 ; (voir : jurisprudence).
Connaissements, 108.
Conseils : d'Etat, 20-22 ; 76-78 ; 107 ; 123-127 ; 134-135 (voir : arrêts et : avis) ; — interallié des transports maritimes, 60, 61 ; — supérieur de la marine marchande, 35.
Constance (navire), 132.
Constantinople, 18.
Constructions de navires, 10, 11, 44, 45, 49, 51, 52, 59, 60, 63, 64, 66, 72, 74, 75, 87-89, 91, 92, 139, 140 (voir : chantiers).
Consuls de France, 13, 149, 150, 159.
Contrats : maritimes postaux, 5 (voir : postes) ; — de gérance, 70, 71, 148-152 ; — type du 15 mars 1918, 148-152 ; — du 9 mai 1918, 71.
Contrebande de guerre, 24, 25 ; 156, 158.
Contrôle de la flotte de commerce, 39, 40 ; 53, 56-59, 61, 62 ; — interallié, 60, 61.
Contrôleur général, 27, 28 ; — général de la marine, 17-19 ; — de l'utilisation du tonnage, 59.
Conventions, 63, 65 ; — particulières, 5 ; 63 ; 102-111 ; — internationales pour la navigation, 17 ; — maritimes postales, 17 ; — types prévoyant les réquisitions, 102-111.
Coques, 10, 69, 88, 141.
Correspondance échangée entre le Comité central des armateurs se le gouvernement, 15 (voir : lettret.)
Corsaires, 4, 24, 25 ; 155-159.
Cour de cassation, 20, 22 ; 127, 128, 134, 135 ; arrêt du 6 mars 1917, 127 ; du 19 décembre 1923, 135.
Course (guerre de —), 4 ; 155-159.
Création d'un sous-secrétariat d'Etat des transports maritimes, 51-61.
Crédits accordés, 58, 66, 72-75.
Crises maritimes, 1, 29, 30, 31, 35, 57, 91 ; — des équipages, 120, 122.
Croiseurs, 4, 5, 14, 18, 46, 82 ; 155-158 ; — auxiliaires, 3-5 ; 18 ; 155-157.

D

Dakar, 54, 78.
Déchargement, 52, 59, 64, 69. 78, 102, 105, 146, 150, 151.
Décisions judiciaires concernant les navires (voir : jurisprudence) ; — ministérielle du 9 août 1914, 19.
Déclaration de Paris, 4.
Décrets : du 2 août 1877, 19, 65. 111, 124, 126 ; — 29 juin 1899, 100 ; — 8 mai 1900, 111 ; — 27 mars 1913,

17 ; — 31 juillet 1914, 13, 19 ; 123-125 ; 126, 131 ; — 11 août 1914, 112, 114 ; — 13 août 1914, 14, 111-116 ; — 12 septembre 1914, 115, 116 ; — 10 octobre 1914, 115, 116 ; — 12 novembre 1914, 115, 116 ; — 13 mars 1915, 24, 35 ; — royal du 1er avril 1915, 35 ; — 2 et 15 novembre 1915, 35 ; — 29 février 1916, 37, 136-139 ; — 4 avril 1916, 39, 43 ; — 1er septembre 1916, 137; — 18 novembre 1916, 40 ; — 21 novembre 1916, 41 ; — 14 décembre 1916, 40, 42 ; — 19 décembre 1916, 42 ; — 27 décembre 1916, 42 ; — 14 janvier 1917, 42 ; — 26 février 1917, 43 ; — 10 avril 1917, 44 ; — 15 avril 1917, 44 ; — 8 mai 1917, 49, 57 ; — 4 juillet 1917, 52 ; — 17 juillet 1917, 53 ; — 6 août 1917, 55 ; — 29 septembre 1917, 56 ; — 12 novembre 1917, 57 ; — 13 décembre 1917, 57 ; — 22 décembre 1917, 58 ; — 8 janvier 1918, 58, 71 ; — 15 février 1918, 65, 66, 76, 79, 140-148 ; — 20 avril 1918, 75.

Défense nationale, 1, 3, 13, 26, 54, 57, 66-68, 84, 86, 88, 89, 120, 124, 153, 155.

Denis (Maurice), 28.

Départements militaires, 2 (voir : ministères).

Député-Frédéric-Chevillon (navire), 90.

Désarmement de navires (voir : navires désarmés).

Directeur général, 40 ; — des transports, 40, 41.

Directions, 27-29 ; — des constructions navales, 53 ; — générale des services du ministère de la Guerre, 27 ; — générale du ravitaillement, 27 ; — des transports maritimes, 36, 40-43, 53.

Disposition-type, 5.

Dixmude, 16.

Doumergue, 139.

Dragueurs, 109-111.

Dresden (croiseur), 24.

Dubois (Louis), 33.

Dubois (Marcel), 1, 10.

Duc d'Aumale (navire), 90.

Dumont d'Urville (navire), 90.

Durée de la réquisition, 107, 108, 111, 140, 141, 152.

E

Eaux territoriales françaises, 13.

Edelweiss (navire), 131, 133.

Electriciens, 7.

Emden (croiseur), 24.

Engagements volontaires, 99.

Enquêtes, 15, 36.

Entretien des navires réquisitionnés, 104.

Equipages, 4-6 ; 13-15 ; 99 ; 103, 109, 117, 118, 120-123, 135, 141, 148, 150-152, 156 ; — militaires, 4-6 ; 120.

Erischen, Rothe et Cie, 127, 128.

Escadres (les), 3, 4, 12, 23 (voir : flotte) ; — anglaise, 3, 4, 12, 14 ; — française, 13, 14 ; 23 ; — allemande, 23-26 (voir : sous-marins).

Espagne, 26.

Etablissements français de Saint-Pierre et Miquelon, 13.

Etat (l' — français), 4, 5 ; 6, 7 ; 14, 23, 29, 42, 48, 53, 55, 58, 63, 66-69, 72-76, 80, 97, 100, 127 ; 130-134; 148; (voir : flotte d'—.)

Etats-majors, 1, 4 ; — des navires, 5, 6 ; — général, 3, 27 ; — général de la marine, 5, 18, 28.

Etats-Unis, 43, 60, 61, 87, 88, 90, 92 ; 150.

Evaluation des navires, 19, 21, 22 ; 124.

Exportations, 9, 31, 32, 114, 118, 138.

F

Flandre (navire), 18.

Flotte de commerce, 2 ; 3-6, 8-10 ; 13, 16 ; 18 ; 26 ; 49-53 ; sa composition, 8-10 ; son contrôle, 39-40 ; sa réquisition, 62-80 ; sa situation après la guerre, 98 ; (voir : marine, et : navires) ; — de guerre, 5-8, 10-13, 16 (voir : marine de guerre, et : escadres) ; — allemande, 3, 12, 14,

82, 95 ; 136 ; — anglaise, 3, 4, 12 ; — de l'Atlantique, 49 ; — charbonnière, 47-49 ; — de charge, 49, 50, 87 ; 139, 140 ; — d'Etat, 68, 72-76 ; 97 ; — italienne, 4, 12 ; — de la Méditerranée, 49.
Fochier (E.), 127.
Fonctionnement des transports maritimes, 1, 2 ; 6-8 ; 35 ; — pendant la guerre, 81-86 (voir : transports maritimes, et : politique maritime).
Foundation C°, 90.
France, 1, 2, 4, 12-14, 23, 26, 28, 35, 39, 41, 44, 49, 53, 56, 60, 61, 64, 72, 73, 77-79, 85-90, 92, 93, 95, 96, 98, 137, 145, 156.
France (navire), 18.
Fret, 9, 14, 20, 23, 26, 29-31, 34, 35, 37, 38, 43, 56-58, 66, 78, 96, 98 ; 124, 130, 137, 138, 150, 151 ; réquisition du —, 62-71.
Furness Withy, 60.
Fusiliers-marins, 16, 81.
Fuzier, 125.

G

Gallia (navire), 18.
Galliéni, 139.
Gassouin (colonel), 27, 28, 38, 138.
Général-Archinard (navire), 130.
Général-Pau (navire), 91.
Gérance, 70, 71 ; contrat de —, 70, 71 ; 148-152.
Gestion, 71, 72, 76.
Gharb (navire), 89.
Ginon (L.), 38, 138.
Godin (général —), 27.
Goëland (navire), 134.
Gout (Jean), 38, 137.
Gouvernement français, 2 ; 3 ; 11 ; 14, 15, 19, 23, 25, 26, 35, 37, 41-45, 47, 48, 50, 54, 62, 63, 66-70, 72, 74, 76, 77, 79, 88, 91-93 ; 96 ; 111, 115 ; 116, 118, 120, 140-149, 153, 154.
Guernier (Ch.), 36, 115.
Guimbelot, 19.
Guerre de 1914, 1, 3, 7, 10-12, 14, 19, 25, 26, 31, 43, 50, 52, 65, 67, 68, 70, 72, 73, 77, 79, 80 ; 96, 97 ; 130, 131, 135 ; — au commerce maritime, 23-26 ; 155-159 ; — sous-marine, 2 ; 24-26 ; 54, 60, 68, 83, 84, 135, 136 (voir : sous-marins) ; — de course, 4 ; 155-159 ; — hispano-américaine, 3 ; — russo-japonaise, 3 ; — de sécession, 4 ; — de 1870-1871, 3.

H

Harris et Dickson, 46, 47, 87.
Hausse des frets, 23, 30, 31, 34, 37, 43, 96, 97 ; 130, 137.
Haut-commissaire, 44, 45, 78 ; 150.
Haut-commissariat de Washington, 43-45 ; 78.
Hesse (André), 72.
Hollande, 10.
Hostilités (les —), 8, 10, 11, 14, 17, 20, 23, 25, 65, 68-70, 77, 90, 91, 142, 144, 154 (voir : guerre) ; influence des — sur la marine marchande (voir : marine marchande).
House (colonel —), 60.
Hudson's Bay, 39, 47, 48, 87.

I

Importations, 9, 26, 28, 29, 31-34, 40, 54, 57, 58, 60, 66, 78-80 ; 96 ; 114, 137, 138.
Inauguration d'une politique des transports maritimes, 27-36.
Indemnité de réquisition, 19-22, 65, 69-71, 77 ; 101 ; 104, 109, 110, 124-127 ; 128, 141, 143-145, 154, 155 ; calcul de l'—, 20-22 ; 69-71 ; 124, 125-127 ; 143-145 ; 154 ; arrêts de jurisprudence, 129-135.
Indochine, 85, 90.
Industries, 14, 54, 67, 73 ; 124 ; — métallurgiques, 25, 26 ; 120.
Inscription maritime, 6, 7, 15, 53.
Inscrits maritimes, 6-8, 11, 14-16, 64 ; 99 ; 117-120 ; 121, 122 ; leur courage, 16 ; 84.
Intendance (service de l'—), 19, 28, 29 ; 128 ; 129.
Intercourse, 38.
Interralied Chartering Executed, 60.
Intervention américaine, 43.

Inventaire d'un navire réquisitionné, 107, 141, 142.
Italie, 12, 26, 35, 60, 61 ; 137.

J

Jacques-Cartier (navire), 131.
Japon, 51, 87, 90.
Jeanne d'Arc (navire), 132.
Jean Stern, 89.
Joly, 28.
Jurisprudence, 20-22 ; 129-135 ; — pour privation de jouissance, 129, 130 ; — pour perte de navires, 130-135.

K

Karlsruhe (croiseur), 24.
Kronprinz Wilhelm (croiseur), 24. 82, 155-159.

L

La Bruyère (René Julien), 8.
Lacaze, 139.
Larrouy (Maurice), 82.
Laurent (lieutenant Jean-), 76.
Le Havre, 18, 28, 31-34.
Lemery, 56, 71.
Le Myre de Villers (navire), 90.
Le Parmentier (navire), 91.
Le Pingouin (navire), 134.
Lesperon (M.), 17.
Lettres, 76 ; — de M. E. Billard du 29 août 1914, 117 ; — du Comité central des armateurs de France, du 18 août 1914, 116, 117 ; — 2 septembre 1914, 116 ; — 3 septembre 1914, 118; — 29 septembre 1914, 119; — 1er octobre 1914, 121 ; — 6 février 1915, 123 ; — 15 février 1918, 74 ; — 1er mars 1918, 66, 67 ; — 2 mars 1918, 67, 68.
Levée de marins, 4, 6 (voir : personnel, et : inscrits).
Liberté des mers, 2
Licences, 53, 56, 58, 51, 68, 71, 78.
Lignes maritimes (voir : routes).
Ligue maritime, 9, 10.
Liste des navires cédés par l'Angleterre à l'armistice, 92, 93.
Livres de bord des navires réquisitionnés, 104.
Location des navires, 20, 30, 35 (voir : fret).
Locomotives, 88.
Lois, 9, 81 ; — 3 juillet 1877, 5 ; 78, 124, 126-128 ; — 29 janvier 1881, 9, 11 ; — 30 janvier 1893, 9, 77 ; — 17 juillet 1898, 124, 126; — 2 mai 1899, 5, 99, 100, 109 ; — 7 avril 1902, 9 ; — 19 avril 1906, 9-11 ; — 22 juillet 1909, 128 ; — 8 août 1913, 7, 120 ; — 10 avril 1915, 116 ; — 13 avril 1917, 47, 49, 50, 139, 140 ; — 19 avril 1917, 55, 116 ; — 10 février 1918, 65, 76, 141 ; — 13 août 1917, 87 ; — 25 mars 1918, 75; — de primes, 9, 11, 77.
Londres, 28, 43, 60-62, 92, 93, 150.
Lorraine (navire), 18.
Loucheyur, 45, 51.
Louis-Nail (navire), 89.
Lusitania (navire), 24.
Lutetia (navire), 18.

M

Machines des navires, 10, 69, 70, 141, 144, 148.
Maclay-Clémentel (accord —), 91-93.
Madeleine (navire), 129.
Main-d'œuvre, 31, 33, 52 ; 124, 130, 133 (voir : personnel).
Manche (la —), 24, 95, 135.
Marchandises, 13, 31, 32, 35, 38, 53, 65, 135, 158.
Marchés étrangers, 14, 66, 87.
Maréchal-Foch (navire), 91.
Marie-Louise (navire), 89.
Marie-Thérèse (navire), 132.
Marins, 4, 6-8, 13-16, 63, 67, 69, 81, 83, 84, 99 ; 117, 120-122 (voir : inscrits, et : personnel).
Marin (Louis), 72, 75.
Marine marchande : premiers effets de la guerre sur la —, 1, 2 ; période de préparation avant la guerre, 3-11 ; la — au début des hostilités,

12-26 ; le ministre de la Guerre inaugure une politique des transports maritimes, 27-36 ; rattachement des transports maritimes à un ministère civil, 37-50 ; création d'un sous-secrétariat d'Etat des transports maritimes, 51-61 ; réquisition générale de la flotte, 62-80 ; fonctionnement des transports maritimes pendant la guerre, 81-86 ; mesures pour la reconstitution de la flotte, 87-95 ; conclusion, 96-98 ; annexes, 99-159 ; bibliographie, 161 ; (voir : flotte) ; la marine de guerre, 15, 46, 81, 96 ; 121.
Maroc, 64.
Marseille, 28, 34, 54, 63.
Martin-Pêcheur (navire), 134.
Matériel de la flotte, 8, 11, 56 (voir : chantiers) ; — de la flotte de guerre, 6 ; — de guerre, 49.
Matières premières, 14, 25, 26, 52, 54, 56, 96 ; 124, 130, 133, 155.
Mauclère, 27, 28.
Mécaniciens, 7, 15, 120, 123.
Médie (navire), 133.
Méditerranée, 4, 13, 18, 49, 54, 83, 95.
Méline (M. —), 35
Mémorandum du 4 février 1915, 135, 136 ; — 28 octobre 1918, 91 ; — 14 juin 1919, 93.
Messageries maritimes, 18.
Mesures prises pour la reconstitution de la flotte, 87-95.
Métropole, 13.
Minerais (transports de —), 26, 27, 79.
Mines (champs de —), 82, 83.
Ministères, 2, 17, 44, 47, 50, 57, 88, 97, 98 ; — des Colonies, 17 ; — du Commerce, 17, 39, 47, 56 ; — des Finances, 17, 48, 49, 112, 113 ; — de la Guerre, 3, 7, 13, 16 ; 27, 28, 30, 35, 36, 39 ; le — de la Guerre inaugure une politique des transports maritimes, 27-36 ; — de la Marine, 3, 7, 8, 13, 17 ; 18, 19, 22, 23, 36, 37, 39, 41, 42, 55, 84, 88 ; — du Ravitaillement général et des Transports maritimes, 50, 51 ; — des Travaux publics, 17, 28, 29, 33, 39, 42, 47, 50, 55, 56, 88.
Ministres, 64 ; 137-139 ; — de l'Agriculture, 15 ; — des Finances, 72, 74, 114 ; — de la Guerre, 40, 41, 56, 64, 127, 137, 139 ; — de la Marine, 5, 14, 17, 18, 20, 21, 41, 64 ; 114, 116, 118, 119, 124, 125, 137-139 ; — du Ravitaillement, 78 ; — des Travaux publics, 41, 64, 137, 139.
Ministry of Shipping, 92, 93.
Mobilisation de 1914, 4, 7, 8, 10, 12, 13, 15 ; — des marins, 6-8, 13, 15, 16, 117-119.
Moewe (navire), 82.
Mollé, 73.
Mont-Agel (navire), 158.
Monzie (M. de —), 17, 41, 51, 52, 55-57, 87.
Moreau (amiral —), 18, 112.
Morues, 118, 119.
Mouy (R. de —), 125, 127.
Moyens administratifs de la réquisition générale, 71, 72 ; — financiers, 72-77.
Munitions, 5, 25, 26, 61, 86, 88, 89, 94, 96 ; 106, 142.

N

Nail (Louis), 37, 42, 47, 49, 51, 53, 137.
Navigation commerciale, 8, 17, 23 ; reprise de la — commerciale, 14 (voir : flotte, et : navires marchands).
Navires marchands, 1, 3 ; 4-6 ; 8-10 ; 11, 13 ; 29, 34, 35, 62, 63, 65 (voir : flotte de commerce, et : marine marchande) ; — charbonniers, 4, 5, 46, 71, 89 ; — en ciment armé, 88-90 ; — désarmés, 13 ; 117 ; — de guerre, 1, 3 ; 4, 5 ; — hôpitaux 3, 4 ; 18, 52 ; — de plaisance, 13 ; — postaux (voir : postes) ; — neutres, 3 ; 60 ; 96 ; 135, 136 ; — réquisitionnés, 8, 11, 13, 18-20, 46 ; 62-80 (voir : réquisitions) ; — à vapeur, 6, 8-10, 38, 46, 55, 55, 69, 78, 90, 91 (voir : paquebots, et : machines) ; — à voiles, 6, 8, 9 ; 54, 55, 77, 78, 81 ; prix des —, 34 (voir : achats de —) ; bateaux-citernes,

23; — réquisitionnés comme transports auxiliaires, 102-109.
Négociations pour cessions de tonnage après l'armistice, 92-95 ; — interalliées, 94, 95.
New-York, 18, 28, 45.
Niagara (navire), 18.
Nobé (navire), 133.
Note du Comité central des armateurs du 26 mars 1918, 77 ; 152-155 (voir: lettres).
Noulens, 114.
Nouvelle-Calédonie, 18.
Nunzi, 28, 29, 38, 39, 138.

O

Office des transports maritimes, 17.
Officiers, 81, 83 ; 99, 141, 148.
Organisation des transports maritimes 1, 2 ; 6-8 ; 22 ; 30-37 ; 40, 41, 43, 50-54, 137 (voir : transports).
Otavi (navire), 158.
Outillage, 11, 64.

P

Paquebots, 3, 4, 5, 13, 18, 23, 31, 51, 54, 69, 90, 95 ; 117, 144, 156 ; armement des —, 4, 5.
Paris, 18, 45, 60, 61, 71, 149, 150.
Pas-de-Calais, 12, 82.
Pêche, 13, 16, 63, 68, 90, 118, 119, 121, 122.
Période de préparation avant la guerre, 3-11.
Personnel des navires de commerce, 5, 7, 8, 13, 15, 16, 53, 63-65, 69-71 ; 81, 83, 85, 86 ; 99 ; 102, 103, 109, 117, 120, 121 ; — des chantiers, 11, 64, 87-89 ; des ports, 33, 64.
Perte d'un navire par réquisition, 19-23 ; 66-68, 72, 77 ; 101 ; 125-127 ; 130-135 ; 142, 143, 146, 153, 154 (voir : jurisprudence) ; — d'un navire par faits de guerre, 24-26, 59, 70, 72 ; 83, 85, 86, 94, 95, 142, 146 ; — de vies humaines, 85, 86.
Pétroliers, 5, 96.
Pianelli (capitaine de —), 38, 138.
Picard (capitaine A. —), 159.
Pilotage, 17, 63, 69.
Plan de réquisition, 12, 13 (voir : réquisition) ; — de transports, 40, 44.
Poincaré, 114, 139.
Politique maritime, 1 ; 3 ; 6 ; 9, 10, 17, 25, 26 ; 36 ; 81 ; 97, 98 ; le ministère de la Guerre inaugure une —, 27-36.
Popjulation civile, 27, 28, 56, 65.
Ports, 10, 14, 15, 19, 23, 25, 27-36, 38-40, 42, 52, 64, 69, 71, 78, 82, 83, 100, 106, 107 ; 122, 144, 145, 148 ; 149-151 ; encombrement des —, 31-35, 52, 78 ; — méditerranéens, 4 ; — neutres, 24, 25.
Port en lourd des navires réquisitionnés, 104.
Port-Saïd, 54.
Postes (maritimes), 5, 18 ; 100-102 ; 134, 135.
Préfets maritimes, 5.
Prêts aux armateurs, 49.
Priorité, 40, 53, 58, 138.
Primes : à la marine marchande, 9, 10, 31, 36, 53, 63, 67, 73, 77, 97 ; — à la construction, 11, 97 ; — d'équipages, 151, 152 ; — à la navigation, 11, 97, 106 ; — à la rotation, 71, 150-152 ; — d'assurances, 55 ; 113-115.
Privation de jouissance par réquisition, 19-21 ; 23 ; 124-125 ; 129, 130 (voir : jurisprudence).
Prix des navires, 34, 35, 70 ; 94.
Provence (navire), 18.

Q

Quais, 30, 69.

R

Rapports : de M. Bergeon, 79, 88, 89 ; — du capitaine de l'*Anne de Bretagne*, 82 ; 155-159 ; — de M. Guernier, 115 ; — du 12 mars 1915, 30, 31.
Ravitaillement par mer, 1, 2 ; 3, 4 ; 14, 23, 26-29, 39, 46, 48, 50, 52, 53, 56, 61, 65, 66, 68, 79, 84, 95 ; 96, 112, 120, 153.

Reconstitution de la flotte commerciale, 66, 68, 72, 73, 87-95, 97.
Recrutement de la flotte, 6 ; 7, 8 ; 15, 16 ; 117, 120 ; 121-123 (voir : inscription maritime).
Remise à l'Etat du matériel naval, 101.
Remplacement en nature des navires, 66, 70, 72, 77 ; 153, 154.
Remorqueurs, 23, 47, 90.
Réparations de navires, 64, 66 ; 96, 141, 144-146.
Reprise de la navigation, 116, 121, 122 ; — après la mobilisation, 14, 15.
Réquisition de navires, 8, 11, 18-23, 45, 46, 53, 57 ; 99 ; 100, 101 ; 124-127 ; 129-135, 138 ; le régime des —, 19-23 ; conventions-types prévoyant la —, 102-111, 140-148 ; la — générale de la flotte de commerce, 2 ; 39 ; 61 ; 62-80 ; 88 ; 97 ; 140-148 ; 148-152 ; 152, 153 ; son fonctionnement, 68, 69, 71 ; ses résultats, 76 ; — des navires charbonniers, 4, 5 ; — des navires-hôpitaux, 4 ; — des croiseurs auxiliaires, 4, 5 ; — maritimes au début des hostilités, 12, 13, 18 ; — des marchandises à bord, 13 ; — des chantiers, 44 ; — du fret, 58.
Réservistes, 7.
Retraites ouvrières, 6.
Ribot, 50, 51.
Ripert (professeur —), 21, 22.
Risques de guerre, 14 ; 31, 54, 55, 70, 100, 106 ; 111-116 ; — assurés par l'Etat, 113-116 ; 142, 145, 146, 154 ; — de mer, 69, 70, 142, 145, 146, 154.
Rouchon-Mazerat, 38, 137.
Rousiers (de —), 13.
Roussel (P. —), 125, 127.
Routes maritimes, 18.
Russie, 35.

S

Salter, 59-61.
Saint-Corentin (navire), 130.
Savoie (navire), 18.
Schooners, 90.
Section exécutive de l'Allied Maritime Transport Council, 61 ; — du Transit maritime, 28.
Sécurité, 63.
Sénateur Reymond, 90.
Services administratifs concernant la marine marchande, 17, 18 ; 37-50 ; 51-54 ; 63, 71, 93 ; 149, 150 ; (voir : sous-secrétariat, et : transports maritimes) ; — postaux (voir: postes) ; — des réquisitions, 19.
Services dans l'armée de mer, 6-8.
Shimpo-Maru (navire), 90.
Shipping Board, 45.
Siam (navire), 91.
Situation de la marine après l'armistice, 96-98.
Société générale d'armement, 78 ; — maritime nationale, 49.
Sous-marins allemands, 1, 2 ; 24-26, 37, 54, 60, 68, 83-85, 135, 136.
Sous-secrétaires d'Etat, 28, 35, 37 ; — de l'artillerie, 45, 51 ; — de la marine marchande, 17, 37, 42, 47, 49, 51-53, 56, 138 ; — des transports, 42, 43.
Sous-Secrétariat d'Etat de la marine marchande, 16, 17 ; 18 ; 35, 37, 47, 56 ; 71 ; son rôle, 16, 17 ; — de l'Artillerie, 40, 51 ; — des transports maritimes, 51-61.
Spécialistes, 7, 64, 87, 120.
Spéculation, 22, 57, 62 ; 130-134, 154, 155.
Statistique des douanes, 9, 79.
Statut des inscrits, 6-8, 63 ; — de la marine marchande, 36.
Stella (navire), 130.
Stock, 33, 54, 57, 138.
Suisse, 26, 28.
Surestaries, 29, 30, 34.
Sursis, 14, 16, 67 ; 118, 121.
Surtaxes de pavillon, 9.

T

Tardieu (André), 44, 45, 78, 87, 90-92.
Télégramme du 13 novembre 1918, 91.
Télégraphie sans fil, 82, 84, 142.
Terre-Neuve, 13 ; 118, 119.
Terre-Neuve (navire), 90.
Thierry, 28-30

Tôles, 52, 87.
Tonnage, 2, 8, 10, 28, 29, 31-34, 37, 44-48, 50, 52, 53, 57-61, 66, 68-70, 78, 79, 89-91 ; 92-94, 96, 98 ; 151, 153 ; — coulé par l'ennemi, 24-26, 83-86 ; 91 ; cessions de — après l'armistice, 92-95 (voir : achats).
Torpillages (voir : tonnage coulé, et : sous-marins).
Touraine (navire), 18.
Toutain (Laurent), 33.
Trafic, 33, 34, 71 ; 116, 117, 141.
Transit, 10, 28, 29, 32-34, 71.
Transports maritimes, 1, 2 ; 3 ; 9 ; 14 ; 17 ; 22, 23 ; le ministère de la Guerre inaugure une politique des —, 27-36 ; rattachement des — à un ministère civil, 37-50 ; création d'un sous-secrétariat d'Etat des —, 51-61 ; réquisition générale de la flotte, 62-80 ; fonctionnement des — pendant la guerre, 81-86 ; mesures pour la reconstitution de la flotte, 87-95 ; conclusion, 96-98 ; annexes, 99-159 ; bibliographie, 161 ; (voir : marine marchande, et : office des —) ; politique des —, 1, 2 ; 3 ; 6 ; 25 (voir : politique) ; organisation des —, 1, 2 ; 6-8 ; 22 ; 30-37 ; 40, 41, 43, 50-54, 137 ; fonctionnement des —, 1, 2 ; 6-8 ; 35 ; 81-86 ; les — au début des hostilités, 12-26 ; — de troupes, 13; 85 ; — de guerre, 25, 26, 85, 86 ; navires réquisitionnés comme transports auxiliaires, 102-109.
Treuils, 141.
Tunisie, 18, 64.

U

Unification des transports maritimes, 27, 137.
Union (navire), 156, 157.
Usure des navires, 20, 21 (voir : réparations).
Utilisation de la flotte, 37-39, 62, 63, 66, 68, 74, 75 ; 97 ; 149, 153 ; — — du personnel marin, 15 ; — militaire des navires de commerce, 4-6, 16.

V

Valeur initiale, 69, 70, 77 ; 125-127 ; 128 ; 130-135 ; 143, 144, 154 (voir : indemnités).
Verveine (navire), 133.
Vie économique, 14.
Ville-de-Rouen (navire), 131, 133.
Violette, 78.
Vitesse des navires réquisitionnés, 103.
Voiliers (voir : navires à voiles).
Voltigeur (navire), 129.

W

Wagons, 33, 88.
Wahl, 38, 137.
Washington, 43, 44.
Weiss, 38, 138.
Wolf (navire), 82, 83.

Y

Yunnan (navire), 133.

Z

Ziegel, 52.

TABLE DES MATIÈRES

Préface v
Introduction 1

Chapitre premier

La période de préparation 3
Utilisation militaire des navires de commerce 4
L'Inscription Maritime 6
Le personnel de la flotte de commerce 7
Notre flotte de commerce 8
Nos chantiers de construction maritime 10

Chapitre II

Les transports maritimes au début des hostilités 12
Les réquisitions maritimes et le rôle du ministère de la marine 12
La reprise de la navigation commerciale 14
La mobilisation des marins du commerce 15
Le rôle du sous-secrétariat de la marine marchande 16
Le rôle du ministère de la Marine 18
Le régime des réquisitions maritimes 19
La guerre au commerce maritime par les croiseurs allemands 23
La guerre sans merci des sous-marins 24

Chapitre III

Le ministère de la Guerre inaugure une politique de transports maritimes 27
La crise des transports et l'élévation des frets 30
L'encombrement des ports 31
L'augmentation du prix des navires 34

Chapitre IV

Les divers services des transports maritimes sont groupés et rattachés à un ministère civil 37

Le Comité des Transports Maritimes 37
Contrôle de la flotte de commerce française 39
Création d'une direction des transports maritimes 40
Après l'intervention américaine dans la guerre 43
Création du haut-commissariat de Washington 43
Premières tentatives d'achat de tonnage 46
Tentatives d'achat de navires 46
L'accord avec la Hudson's Bay 47
Flotte charbonnière 48
Loi sur l'augmentation de la flotte de charge française 49

Chapitre V

Création d'un sous-secrétatriat d'État des transports maritimes ... 51
Situation de la flotte et des chantiers en 1917 51
Organisation des nouveaux services 52
Stockage de Port-Saïd et de Dakar 54
Assurance obligatoire des navires et des cargaisons 54
Le « Comité économique » au ministère du Commerce 56
Affrètement des vapeurs brésiliens 56
Dernières mesures de contrôle prises avant la réquisition de la flotte de commerce 57
Action interalliée sur les transports maritimes 59

Chapitre VI

Réquisition générale de la flotte française 62
La réquisition du fret 62
Moyens administratifs. — Moyens financiers 71
Les grands voiliers 77

Chapitre VII

Fonctionnement des transports maritimes pendant la guerre 81

Chapitre VIII

Mesures prises pour la reconstitution de la flotte 87
Quelles tentatives sont faites, malgré tout, pour reconstituer notre flotte décimée ? 87
Accord Maclay-Clémentel 91
Aperçu rapide des négociations aboutissant à des cessions de tonnage, entre l'armistice et le traité de paix 92
Navires ex-ennemis : négociations interalliées 94
Conclusion 96

ANNEXE I

Loi du 2 mai 1899 99
Cahier des charges pour l'exploitation du service maritime postal 100

ANNEXE II

Conventions-types de la Marine fixant dès le temps de paix les conditions de la réquisition des navires de commerce 102

ANNEXE III

Commission interministérielle pour les risques de guerre. (Décret du 13 août 1914) 111

ANNEXE IV

Lettres adressées par le Comité central des Armateurs de France 116
a) *Au Ministre de la Marine le 2 septembre 1914* 116
b) *Au Ministre de la Marine le 3 septembre 1914* 118
c) *Au Ministre de la Marine le 29 septembre 1914* 119
d) *A ses adhérents le 1er octobre 1914* 121
e) *A ses adhérents le 6 février 1915* 123

ANNEXE V

Avis du Conseil d'État du 11 janvier 1916, délibéré par la section des Finances, de la Guerre, de la Marine et des Colonies 123
Avis du Conseil d'État du 6 novembre 1917 : interprétation de l'expression valeur intégrale *des navires perdus en cours de réquisition* 125
Arrêt de la Cour de Cassation du 6 mars 1917 127

ANNEXE VI

Décisions de justice : Indemnité de privation de jouissance pour les navires réquisitionnés 129

ANNEXE VII

Décisions de justice : Indemnité de perte pour les navires perdus au cours de la réquisition 130

ANNEXE VIII

Blocus des Iles Britanniques et de la Manche par les sous-marins allemands 135

ANNEXE IX

Décret du 29 février 1916 : Institution d'un Comité des Transports Maritimes 136

ANNEXE X

Loi du 13 avril 1917 sur l'augmentation de la flotte de charge française 139

ANNEXE XI

Charte-partie type du 15 mars 1918 suivant laquelle sera exécutée la réquisition de la flotte française, prononcée en vertu du Décret du 15 février 1918 140
Contrat-type de gérance du 15 mars 1918 établi pour l'application de la réquisition générale 148

ANNEXE XII

Note du Comité central des Armateurs de France pour la Commission de la Marine Marchande de la Chambre des Députés (26 *mars* 1918) 152

ANNEXE XIII

Rapport du capitaine du navire Anne de Bretagne 155
BIBLIOGRAPHIE 161
INDEX 163

PLAN D'ENSEMBLE

D'UNE

HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

I

LISTE DES DIRECTEURS ET DES COMITÉS DE DIRECTION

DIRECTEUR GÉNÉRAL : M. JAMES T. SHOTWELL
Membre de droit des Comités de direction

FRANCE

Comité de direction :

Président : M. Charles GIDE.
Membres : M. Arthur FONTAINE.
M. Henri HAUSER.
M. Charles RIST.

BELGIQUE

M. H. PIRENNE, *directeur*.

GRANDE-BRETAGNE

Comité de direction :

Président : Sir William BEVERIDGE, K. C. B.
Membres : M. H. W. C. DAVIS, C. B. E.
M. Thomas JONES, LL. D.

M. J. M. Keynes, C. B.
M. F. W. Hirst.
M. W. R. Scott, D. Phil. LL. D.

Italie

Comité de direction :

Président : M. Luigi Einaudi.
Membres : M. Pasquale Jannaccone.
M. Umberto Ricci.

Allemagne

Comité de direction :

Président : M. Carl Melchior.
Membres : M. A. Mendelssohn Bartholdy.
M. Hermann Bücher.
M. Carl Duisberg.
M. Max Sering.

Autriche

Comité de direction .

Président : † M. Friedrich Wieser.
(mort le 26 juillet 1926)
Membres : M. Richard Riedl.
M. Richard Schüller.
M. Clemens Pirquet.

Hongrie

M. Gustave Gratz, *directeur*.

Grèce

M. A. Andréadès, *directeur*.

Russie

† Sir Paul Vinogradoff, *directeur*.
(mort le 19 décembre 1925).
M. Michel Florinsky, *directeur adjoint*.

PAYS-BAS

M. H. B. GREVEN, *directeur.*

PAYS SCANDINAVES

Comité de direction :

Président : M. Harald WESTERGAARD (Danemark).
Membre : M. Eli HECKSCHER (Suède).

ROUMANIE

M. David MITRANY, *directeur.*

II

LISTE DES MONOGRAPHIES

L'histoire économique et sociale, comme l'indique la préface du Directeur, est composée de monographies écrites par les personnalités les plus qualifiées pour chaque sujet traité. Parmi les auteurs dont la liste est ci-dessous, plus de trente ont été ministres ou en ont rempli les fonctions dans les gouvernements du temps de guerre. D'autres ont occupé des postes très importants où ils ont été à même d'observer avec précision les effets de la guerre sur les services qu'ils dirigeaient. Une liste descriptive plus détaillée des auteurs et des monographies figure dans les Rapports annuels du Directeur de la Section historique et économique de la Dotation Carnegie, qui seront envoyés sur toute demande adressée soit à l'éditeur, soit aux bureaux de la Section historique et économique, 405 West, 117th Street, New-York.

La présente liste ne comprend que les monographies déjà parues et celles qui sont en préparation. Elle pourra être modifiée ou allongée selon les besoins. Les monographies se divisent en deux catégories principales : celles destinées à former un volume de 300 à 500 pages, et celles qui, ne comportant qu'une centaine de pages, pourront être ultérieurement réunies en un même volume avec d'autres traitant de sujets connexes. Les titres ont été groupés pour indiquer l'arrangement en volume qui est projeté, mais dans les Séries longues et compliquées ce groupement ne saurait être considéré comme définitif. Les monographies déjà parues sont indiquées par un astérisque, celles qui ne traitent qu'une partie d'un sujet par un double astérisque.

Série Française

*Bibliographie méthodique de l'Histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille Bloch.

L'Organisation gouvernementale française pendant la guerre :

**Les Formes du gouvernement de guerre, par M. Pierre Renouvin ;

**Le Problème du régionalisme, par M. Henri Hauser ;

Les Services administratifs pendant la guerre (leur histoire et leurs archives), par M. A. Boutillier du Retail ;
**L'Organisation de la République pour la Paix, par M. Henri Chardon.

*Le Contrôle du Ravitaillement de la population civile, par M. Pierre Pinot.

*L'Agriculture pendant la guerre, par M. Michel Augé-Laribé.

La Guerre et l'Industrie française :
*L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine ;
L'Organisation des industries de guerre, par M. Albert Thomas ;
*Les Industries textiles, par M. Albert Aftalion ;
Les Industries métallurgiques, par MM. L. Pralon, P. Richemond et L. Baraduc-Muller ;
Les Industries chimiques, par M. Eugène Mauclère ;
Les Combustibles minéraux, par M. Henri de Peyerimhoff ;
**Les Forces hydro-électriques, par M. Raoul Blanchard ;
*Les Bois d'œuvre pendant la guerre, par M. le général Chevalier ;
Les Industries de l'aéronautique, par M. le colonel Paul Dhé.

La Guerre et le Travail (3 volumes) :
Salaires, tarifs, conventions collectives, grèves, par MM. William Oualid et C. Picquenard ;
*Chômage et placement, par M. A. Créhange.
Le Syndicalisme durant la guerre, par M. Roger Picard ;
**La Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. Nogaro et M. le lieutenant-colonel Weil ;
**La Santé et le Travail des femmes pendant la guerre, par M. Marcel Frois.

Effets économiques de la guerre dans les régions envahies :
*L'Organisation du travail dans les régions envahies de la France pendant l'occupation, par M. Pierre Boulin ;
Le Ravitaillement des régions envahies, par MM. Paul Collinet et Paul Stahl ;
Les Dommages de guerre pour la France, par M. Edmond Michel.

Réfugiés et prisonniers de guerre :
Les Réfugiés, par M. Pierre Caron ;
Les Prisonniers de guerre en France, par M. Georges Cahen-Salvador.

La Guerre et le Commerce :
La France et la Politique économique interalliée (2 volumes), par M. Étienne Clémentel ;
La Guerre et le Commerce français. Étude générale, par M. Charles Rist.

La Guerre et la Marine marchande française :
*La marine marchande française et la guerre, par M. Cangardel.

Les Ports français pendant la guerre, par M. Georges HERSENT.

La Guerre et les Transports :

*Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer, par M. Marcel PESCHAUD ;

**La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. Georges POCARD DE KERVILER.

La Guerre et les Finances françaises :

**Les Finances de guerre de la France, par M. Henri TRUCHY ;

Le Marché monétaire et financier français pendant la guerre, par M. Albert AUPETIT.

Le Coût de la guerre pour la France :

*Les Dépenses de guerre de la France, par M. Gaston JÈZE ;

Le Coût de la guerre pour la France, par MM. Charles GIDE et Gaston JÈZE.

La Guerre et la Vie sociale :

**La Lutte contre la cherté par les organisations privées, par MM. Charles GIDE et DAUDÉ-BANCEL ;

*Le Problème du logement; son influence sur les conditions de l'habitation et l'aménagement des villes, par MM. Henri SELLIER et A. BRUGGEMAN ;

La Population et les Revenus en France pendant la guerre, par M. Michel HUBER ;

*Le Mouvement des prix et des salaires durant la guerre en France, par M. Lucien MARCH.

La Guerre et la Santé publique :

La Défense de la santé publique pendant la guerre, par le Dr Léon BERNARD ;

Les Mutilés, par MM. CASSIN et DE VILLE-CHABROLLE.

Mémoires et Impressions de tranchées, par M. Jean Norton CRU.

Études d'Histoire locale (2 volumes).

**Paris, par MM. H. SELLIER, A. BRUGGEMAN et M. POËTE ;

**Lyon, par M. Edouard HERRIOT ;

**Marseille, par M. Paul MASSON ;

**Rouen, par M. G. LEVAINVILLE ;

**Bordeaux, par M. Paul COURTEAULT ;

**Bourges, par MM. Claude-Joseph GIGNOUX ;

**Tours, par MM. Michel LHÉRITIER et Camille CHAUTEMPS ;

L'Alsace et la Lorraine, par M. Georges DELAHACHE.

La Guerre et les Colonies françaises :

**L'Afrique du Nord, par M. Augustin BERNARD ;

Les Colonies françaises pendant la guerre, par M. Arthur GIRAULT.

SÉRIE BELGE

La Belgique et la Guerre mondiale, par M. H. PIRENNE.

La Déportation et le travail forcé des ouvriers et de la population civile (1915-1918), par M. Fernand PASSELECQ.

*Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert Henry.
*La Législation et l'Administration allemandes en Belgique, par MM. J. Pirenne et M. Vauthier.
*Le Secours-Chômage en Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Ernest Mahaim.
*L'Industrie belge pendant l'occupation allemande, par le comte Ch. de Kerchove.
*L'Action du gouvernement belge en matière économique pendant la guerre, par M. F. G. van Langenhove.

Série Américaine

*Recueil des sources américaines pour l'histoire économique de la guerre, par MM. Waldo G. Leland et Newton D. Mereness.
Le Contrôle de l'industrie pendant la guerre aux États-Unis, par M. Alvin S. Johnson.
Histoire des chemins de fer américains et Politique des transports pendant la guerre, par M. Walker D. Hines.
Histoire financière de la guerre, recettes, taxations, etc., par M. Thomas Sewall Adams.
Les Contrôles de guerre aux États-Unis, par M. Edwin F. Gay
Autres volumes en préparation.

Série Britannique

*Bibliographie, par Mlle M. E. Bulkley.
*Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert Hall.
*Manuel de l'administration des archives, par M. Hilary Jenkinson.
Le Gouvernement de guerre de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, considéré spécialement au point de vue économique, par M. W. G. S. Adams, C. B.
*Le Gouvernement de guerre dans les Dominions, par M. A. B. Keith, D. C. L.
*Mécanisme de certains contrôles de l'État, par M. E. M. H. Lloyd.
Rationnement et Ravitaillement, par Sir William Beveridge, K. C. B.
*Prix et Salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley.
Les Impôts et les Bénéfices de guerre, par Sir Josiah C. Stamp, K. B. E.
Les Impôts.
Les Bénéfices de guerre et leur répartition.
*La Guerre et les Assurances. Série d'études :
Assurances sur la vie, par M. S. G. Warner.
Assurances-incendie, par MM. A. E. Sich et S. Preston.
Assurances maritimes, par Sir Norman Hill.

Sociétés de secours mutuels et assurances sur la santé, par Sir Alfred WATSON.

Le Mouvement national pour l'épargne, par Sir William SCHOOLING.

Assurances contre le chômage, par Sir William BEVERIDGE.

*Histoire générale de la marine marchande britannique pendant la guerre, par M. C. Ernest FAYLE.

*Le Contrôle des alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par Sir Arthur SALTER, K. C. B.

*L'Industrie britannique du charbon et la guerre, par Sir Richard REDMAYNE, K. C. B.

L'Industrie britannique du fer et de l'acier pendant la guerre, par M. W. T. LAYTON, C. H., C. B. E.

Les Effets de la guerre sur les industries textiles britanniques :

**La Commission de contrôle du coton, par M. H. D. HENDERSON.

*Production des denrées alimentaires, par Sir Thomas MIDDLETON, K. B. E.

Les Trade-Unions et la Guerre, par M. G. D. H. COLE :

**Le Trade-Unionisme et les munitions.

**La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon.

**Les Organisations ouvrières par ateliers.

*L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert WOLFE, C. B. E.

Effets de la guerre sur la santé publique :

La Santé de la population civile pendant la guerre, par M. A. W. J. MACFADDEN, C. B.

La Santé des soldats démobilisés, par M. E. Cunyngham BROWN, C. B. E.

*Les Industries de la Vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. SCOTT et M. J. CUNNISON.

*L'Écosse rurale pendant la guerre : Série d'études sous la direction de M. W. R. SCOTT :

*Pêcheries écossaises, par M. D. T. JONES ;

*Agriculture écossaise, par H. M. CONACHER ;

*Le Travailleur agricole, par M. J. S. DUNCAN ;

*La Réforme agraire, par M. W. R. SCOTT ;

*Appendice sur le jute, par M. J. P. DAY.

*Les Budgets de guerre et la Politique financière britannique, par MM. F. W. HIRST et J. E. ALLEN.

Le Pays de Galles et la Guerre, par M. H. JONES.

Manuels pour l'étude de l'économie de guerre :

Dictionnaire des organisations officielles du temps de guerre, par M. N. B. DEARLE.

Chronique économique de la guerre, par M. N. B. DEARLE.

Études d'Histoire sociale britannique pendant la guerre mondiale (en préparation).

Le Coût de la guerre pour la Grande-Bretagne (en préparation).

Série Italienne

Bibliographie économique et sociale de la guerre, par M. Vincenzo Porri, avec une introduction sur les archives de la guerre, par M. Eugenio Casanova.

*La Législation économique de la guerre, par M. Alberto de'Stefani.

La Production agricole en Italie (1914-1919), par M. Umberto Ricci.

Les Classes agricoles en Italie pendant la guerre, par M. Arrigo Serpieri.

*L'Alimentation et la Politique du ravitaillement en Italie, par M. Riccardo Bachi, avec un appendice sur le Réapprovisionnement en vivres de l'armée italienne, par M. Gaetano Zingali.

*Les Finances de guerre, par M. Luigi Einaudi.

Le Coût de la guerre pour l'Italie, par M. Luigi Einaudi.

De l'Inflation en Italie et de ses répercussions sur les prix, les revenus et les changes étrangers, par M. Pasquale Jannaccone.

*Statistique de la santé publique en Italie pendant et après la guerre, par M. Giorgio Mortara.

Le Peuple italien pendant et après la guerre : étude sociale, par M. Gioacchino Volpe.

*Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe Prato.

Série Allemande

Bibliographie économique et sociale de la guerre, par M. A. Mendelssohn Bartholdy et M. E. Rosenbaum, avec une section sur le « Reichsarchiv », par M. Ernest Müsebeck.

Effets de la guerre sur le gouvernement et la constitution de l'Allemagne, par M. A. Mendelssohn Bartholdy ;

L'Administration politique des territoires occupés :

*La Belgique, par M. L. von Köhler ;

Les Pays baltiques, par M. von Gayl ;

Le Gouvernement général de Varsovie, par M. von Kries ;

Effets de la Guerre sur la morale et la religion en Allemagne :

*L'état moral du peuple allemand sous l'influence de la Guerre, par M. O. Baumgarten ;

*La Situation de l'Église protestante, par M. E. Foerster ;

*La Situation de l'Église catholique, par M. A. Rademacher ;

*La Guerre et la Jeunesse, par M. W. Flitner.

La Guerre et le Crime, par M. M. Liepmann ;

Les Effets économiques de la guerre en Allemagne en général, par M. M. Sering.

Les Effets de la Guerre sur la population, le revenu et le niveau de la vie en Allemagne :

Les Effets de la Guerre sur la population, par M. R. Meerwarth ;

Les Effets de la Guerre sur le revenu et le niveau de la vie, par M. A. Günther ;

Les Effets de la Guerre, sur la situation des classes ouvrières, par M. W. Zimmermann.

Les Effets de la Guerre sur la santé de la population, série d'études publiées sous la direction et avec une introduction de M. F. Bumm, par MM : Abel, Bonhoeffer, Breger, Brugsch, Fikentscher, Hahn, His, Judassohn, Kerp, Langstein, Merkel, Möllers, von Ostertag, Roesle, Rott, Rubner, Sellheim, Stephani, Steudel, Thiele, Thoms.

L'Organisation de l'économie de Guerre, et en particulier l'approvisionnement des matières premières pendant la Guerre, par MM. H. Göppert et Goebel.

La Z. E. G. (Organisation du Ravitaillement) et la coopération économique avec les alliés, par M. M. Frisch.

L'Utilisation économique des territoires occupés ;

La Belgique et la France du Nord, par M. M. Jahn ;

La Roumanie et l'Ukraine, par M. Mann ;

La Pologne et les Pays baltiques, par M. von Gayl ;

Le Gouvernement général de Varsovie, par M. von Kries.

Les Effets de la Guerre sur le Commerce allemand, par M. Hirsch.

Les Chemins de fer allemands pendant la Guerre, par M. Sarter.

La Situation de l'Industrie allemande à la fin de la Guerre, Syndicats et groupements, par M. H. Bücher.

Les Syndicats ouvriers allemands pendant la Guerre, par M. P. Umbreit, avec une section sur le travail industriel des femmes pendant la Guerre, par Mme Ch. Lorenz.

La Législation sociale en Allemagne sous l'influence de la Guerre, par M. W. Dieckmann.

L'Approvisionnement alimentaire en Allemagne pendant la Guerre, par M. Skalweit.

*L'Influence de la Guerre sur la production agricole, par M. Fr. Aereboe.

*Les Finances de l'État allemand pendant la Guerre, par M. W. Lotz.

La Bourse et la Banque en Allemagne pendant la Guerre, *en préparation.*

Synthèse générale des expériences en matière d'administration politique et économique en temps de Guerre, *en préparation.*

Série Autrichienne et Hongroise

Autriche-Hongrie :

*Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.

*Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre Popovics.

Histoire économique militaire ; série d'études écrites sous la direction du professeur Wieser, du général Krauss, du général Hoën et du colonel Glaise-Horstenau. Le Recrutement, etc., par le colonel Klose ; Munitions et Ravitaillement, par le colonel Pflug ; (autres volumes en préparation).

L'Utilisation économique des territoires occupés : Serbie, Monténégro, Albanie, par le général Kerchnawe ; l'Italie du Nord, par le général Leidl ; la Roumanie, par le général Félix Sobotka ; l'Ukraine, par le général Krauss ; la Pologne, par le général Mitzka.

*« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle union économique, par MM. Gratz et Schüller.

La Ruine et le Démembrement de la monarchie des Habsbourg (en préparation).

Empire d'Autriche :

*Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.

Réglementation de l'industrie en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Richard Riedl.

*Le Contrôle de l'alimentation et de l'agriculture en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. H. Löwenfeld-Russ.

*Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.

Les Chemins de fer autrichiens pendant la guerre (contrôle civil), par M. von Enderes ; les Transports sous le contrôle militaire, par le colonel Ratzenhofer.

*Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. von Homann-Herimberg.

Effets de la guerre sur la morale et la religion, par le chancelier Seipel.

La Guerre et le Crime en Autriche, par M. Franz Exner.

Le Coût de la guerre en Autriche, par M. Hornik.

Royaume de Hongrie :

Histoire générale de l'économie de guerre en Hongrie, par M. Gustave Gratz.

Les Effets de la guerre sur l'administration gouvernementale et sur l'esprit public en Hongrie, par le comte Albert Apponyi.

Histoire de l'industrie hongroise pendant la guerre, par le baron Joseph Szterényi.

Histoire du commerce hongrois pendant la guerre, par M. Alexandre Matlekovits.

Histoire des finances hongroises pendant la guerre, par M. John Teleszky.

L'Agriculture en Hongrie, par M. Mutschenbacher, et le Contrôle alimentaire, par M. Jean Bud.
La Vie sociale en Hongrie pendant la guerre, par M. Desider Pap.

La Santé publique et la Guerre en Autriche-Hongrie :

Exposé général de la santé publique en Autriche-Hongrie, par le docteur Pirquet.
*Études sur la santé publique en Autriche pendant la guerre (deux volumes) par les docteurs Helly, Kirchenberger, Steiner, Raschofsky, Kassowitz, Breitner, von Bokay, Schacherl, Hockauf, Finger, Kyrle, Elias, Economo, Muller-Deham, Nobel, Wagner, Edelmann, Mayerhofer, Schick, Lazar, Reischl, Eiselsberg, Biehl et Pribram, avec une introduction par le docteur Pirquet.

Première série Russe

(*Jusqu'à la Révolution bolchévik.*)

Effets de la guerre sur le gouvernement et les finances nationales en Russie :
- Les Effets de la guerre sur le gouvernement central en Russie, par M. Paul P. Gronsky.
- Les Finances de l'État en Russie pendant la guerre, par M. Alexandre M. Michelson.
- La Circulation monétaire en Russie pendant la guerre, par M. Michel V. Bernadsky.
- Le Crédit d'État en Russie pendant la guerre, par M. Paul N. Apostol.

Les Municipalités et les Zemstvos pendant la guerre :
- Les Effets de la guerre sur les municipalités russes et l'Union nationale des villes, par M. N. I. Astroff.
- Les « Zemstvos » en temps de paix et en temps de guerre, par le prince George E. Lvoff.
- Les « Zemstvos », par le prince Vladimir A. Obolensky.
- L'Union nationale des « Zemstvos » et la « Zemgor » (Fédération de l'Union des Zemstvos et de l'Union des Villes), par M. Serge P. Turin.
- La Guerre et la Psychologie des membres des « Zemstvos », par Isaac V. Shklovsky.

L'Armée russe dans la guerre mondiale, étude d'histoire sociale, par le général Nicolas N. Golovine.
L'Économie rurale en Russie et la guerre, par MM. Alexis Anziferoff, Alexandre Bilimovitch et M. O. Batcheff.
Les Effets de la guerre sur la propriété foncière et la réforme agraire, par MM. V. A. Kossinsky et Alexandre D. Bilimovitch.

Le Problème du ravitaillement en denrées alimentaires de la Russie pendant la guerre, par M. Pierre B. Struvé, de l'Académie des sciences de Russie.

Effets de la guerre sur le mouvement coopératif en Russie :
Le Crédit coopératif et la Coopération agricole en Russie et la guerre, par M. Alexis N. Anziferoff.

Le Contrôle de l'industrie par l'État en Russie pendant la guerre, par M. Simon O. Zagorsky.

Les Effets de la guerre sur quelques industries :
a) Les Mines de charbon, par M. Boris N. Sokoloff.
b) L'Industrie chimique, par M. Mark A. Landau.
c) L'Industrie du lin et de la laine, par M. Serge N. Tretiakoff.
d) Le Pétrole, par M. Alexandre M. Michelson.

Les Effets de la guerre sur les questions ouvrières :
a) Les Salaires, par Mlle Anna G. Eisenstadt.
b) Les Modifications survenues dans la composition des classes ouvrières, par Vladimir T. Braithwaite.

Effets de la guerre sur le commerce et les échanges :
Le Commerce russe durant la guerre, par M. Paul A. Bouryshkine.
La Russie et la guerre économique, par le baron Boris E. Noldé.

Les Transports en Russie pendant la guerre, par M. Michel B. Braikevitch.

Les Institutions universitaires russes pendant la guerre, par M. Paul J. Novgorodzoff.

L'Enseignement primaire et l'Enseignement secondaire en Russie durant la guerre, par M. Dimitry M. Odinez.

L'Histoire sociale de l'Ukraine pendant la guerre, par M. Nicolas M. Mogilansky.

Statistique de la vie publique en Russie pendant la guerre, par M. S. S. Kohn.

La Russie et la guerre mondiale, synthèse historique, (en préparation).

Série Grecque

Effets économiques et sociaux de la guerre en Grèce, série d'études :

Les Finances de guerre et la Grèce, par M. A. Andréadès.

La Vie économique en général. Questions monétaires, le commerce, le ravitaillement, etc..., par M. K. Varvaressos.

Les Effets de la guerre sur les industries grecques, par M. G. Charitakis.

Les Effets de la guerre sur la question ouvrière et la législation sociale, par M. D. Kalitsunakis.

Les Effets de la guerre sur la population de la Grèce, par M. A. A. Pallis.

Les Conséquences de la guerre sur les communications intérieures, par M. M. Koronis.

L'Économie rurale grecque et la crise de la guerre mondiale, par M. B. Simonidès.
La Marine marchande grecque et la guerre, par M. A. Andréadès.

Série Hollandaise

Effets économiques et sociaux de la guerre dans les Pays-Bas :
- L'Effet de la guerre sur le ravitaillement, par M. F. E. Posthuma.
- L'Industrie hollandaise, par M. J. P. Zaalberg.
- Le Commerce et la Navigation hollandais, par M. E. P. de Monchy.
- Prix, salaires et coût de la vie, par M. H. W. Methorst.
- Banques et circulation, par MM. Vissering et J. Westerman Holstyn.
- Les Colonies hollandaises (1914-1922), par MM. J. H. Carpentier Alting et de Cock-Buning.
- Les Finances de guerre dans les Pays-Bas, de 1918 à 1922. Le Coût de la guerre, par M. H. W. C. Bordewyk.
- Les Effets de la guerre sur le problème du logement (1914-1922), par M. H. J. Romeyn.

*Les Finances de guerre des Pays-Bas, jusqu'en 1918, par M. J. van der Flier.

Série Scandinave

Les Effets de la guerre en Suède, série de monographies, un volume :
- *Introduction générale, par le professeur Eli F. Heckscher.
- *Les Effets de la guerre sur l'agriculture suédoise et l'approvisionnement alimentaire, par M. Carl Mannerfelt.
- *Les Effets de la guerre sur l'industrie suédoise, par M. Olof Edstrom.
- *Le Travail en Suède et la Grande Guerre, par M. Olof Ekblom.
- *Le Chômage et le Secours de Chômage pendant la guerre, par M. Otto Järte et M. Fabian von Koch.
- *Le Problème du logement en Suède pendant la guerre, par M. K. G. Tham.
- *La Guerre et le Commerce suédois, par M. Kurt Bergendal.
- *Les Effets de la guerre sur la circulation et les finances, par M. le professeur Eli F. Heckscher.

La Norvège et la Guerre mondiale, par M. Wilhelm Keilhau.
Les Effets économiques de la guerre sur le Danemark, par M. Einar Cohn, avec une étude sur l'Islande, par M. Thorstein Thorsteinsson.

Série Japonaise

Influence de la guerre sur la production des matières premières au Japon, par M. Kobayashi.
Influence de la guerre sur l'industrie japonaise, par M. Ogawa.

Influence de la guerre sur le commerce japonais et les échanges, par M. Yamasaki.
Influence de la guerre sur les transports au Japon, par M. Matsuoka.
Influence de la guerre sur les finances japonaises et le marché monétaire, par M. Ono.
Influence sociale de la guerre au Japon, par M. Kobayashi.

Série Bulgare

Les Effets économiques de la guerre en Bulgarie, par M. G. T. Danailov.

Série Tchécoslovaque

*Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. Rasin.
Les Effets de la guerre sur le peuple tchécoslovaque. Volume d'études rédigées sous la direction du président Masaryk.

Série Yougoslave

Situation économique de la Serbie avant la guerre et pendant la première année de la guerre, par M. Velimir Bajkitch.
Effets économiques et sociaux de la guerre en Serbie, par M. Dragoliub Yovanovitch.
Effets de la guerre, série d'études (en préparation).

Série Roumaine

La Révolution agraire en Roumanie et dans le sud-est de l'Europe, par M. D. Mitrany.
Conséquences économiques de la guerre en Roumanie :
Les Effets de l'occupation ennemie en Roumanie, par M. G. Antipa.
Les Effets de la guerre sur la santé publique en Roumanie, par M. J. Cantacuzène.
Les Effets de la guerre sur la vie économique roumaine (volume en préparation).
Les Finances de guerre de la Roumanie, par M. Vintila Bratianu.
L'Agriculture roumaine pendant la guerre, par M. Inneseu Sisesti.
L'Industrie roumaine pendant la guerre, par M. Busila.

Série traduite et abrégée

(*Publiée en anglais en Amérique, mais en vente aussi en Europe*)

*Histoire des industries françaises pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine.

*L'Agriculture et le Contrôle du ravitaillement en France pendant la guerre, par MM. Michel Augé-Laribé et Pierre Pinot.

Les Finances et les Dépenses de guerre en France, par MM. Henri Truchy et Gaston Jèze.

*Les Formes du gouvernement de guerre en France, par M. Pierre Renouvin.

L'Organisation du travail dans les régions envahies de la France, pendant l'occupation, par M. Pierre Boulin.

« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle union économique, par MM. Gratz et Schüller.

Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.

Autres volumes en préparation.

III

LISTE DES MONOGRAPHIES PUBLIÉES ET DES ÉDITEURS

La publication des Monographies est faite sous la direction générale de la *Yale University Press*, avec le concours d'éditeurs dans les différents pays. Chacun des volumes se trouve donc ainsi non seulement à la *Yale University Press*, mais dans tous les pays, chez les éditeurs de l'*Histoire économique et sociale de la guerre.*

Les ouvrages suivants ont paru ou vont paraître prochainement :

Série Autrichienne et Hongroise
(*en allemand*)

Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.

Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre von Popovics.

Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. von Homann-Herimberg.

Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.

« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle Union économique, par MM. Gratz et Schüller.

Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.

Le Contrôle de l'alimentation et de l'agriculture en Autriche pendant la guerre, par M. Löwenfeld-Russ.

Études sur la santé publique en Autriche pendant la guerre, par les docteurs Helly, Kirchenberger, Steiner, Raschofsky, Kassowitz, Breitner, von Bokay, Schacherl, Hockauf, Finger, Kyrle. Elias, Economo, Muller-Deham, Nobel, Wagner, Edelmann, Mayerhofer, Schick, Lazar, Reischl, Eiselsberg, Biehl et Pribram, avec une introduction par le docteur Pirquet.

Série Belge
(*en français*)

La Législation et l'Administration allemandes en Belgique, par MM. J. Pirenne et M. Vauthier.

Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert Henry.
Le Secours de chômage en Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Ernest Mahaim.
L'Industrie belge pendant l'occupation allemande, par le comte Ch. de Kerchove.
L'action du gouvernement belge en matière économique pendant la guerre, par M. F. G. van Langenhove.

Série Allemande
(*en allemand*)

Les Effets de la Guerre sur la Morale et la Religion en Allemagne ; l'État moral du peuple allemand sous l'influence de la Guerre, par M. O. Baumgarten. La Situation de l'Eglise protestante, par M. E. Foerster. La Situation de l'Eglise catholique, par M. A. Rademacher ; La Guerre et la Jeunesse, par M. W. Flitner.
La Guerre et le Crime, par M. M. Liepmann.
Les Syndicats ouvriers allemands pendant la Guerre, par M. P. Umbreit, avec une section sur le travail industriel des femmes pendant la Guerre, par Mme Ch. Lorenz.
L'Approvisionnement alimentaire en Allemagne pendant la Guerre, par M. Skalweit.
L'Influence de la Guerre sur la production agricole, par MM. Fr. Aereboe.
Les Finances de l'État allemand pendant la Guerre, par M. W. Lotz.
L'Administration politique des territoires occupés : la Belgique, par M. L. von Köhler.

Série Anglaise
(*en anglais*)

Le Contrôle des alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par Sir Arthur Salter.
Le Gouvernement de guerre dans les Dominions, par M. A. B. Keith.
Prix et Salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley.
Manuel de l'administration des archives, par M. Hilary Jenkinson.
La Commission de contrôle du coton, par M. H. D. Henderson.
Bibliographie, par Mlle M. E. Bulkley.
L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert Wolfe.
L'Industrie britannique du charbon et la Guerre, par Sir Richard Redmayne.
Production des denrées alimentaires, par Sir Thomas Middleton.
Les Organisations ouvrières par ateliers, par M. G. D. H. Cole.
Le Trade-Unionisme et les munitions, par M. G. D. H. Cole.

La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon, par M. G. D. H. Cole.
Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert Hall.
Mécanisme de certains contrôles de l'État, par M. E. M. H. Lloyd.
Les Industries de la vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. Scott et M. J. Cunnison.
L'Écosse rurale pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. W. R. Scott : Pêcheries écossaises, par M. D. T. Jones ; Agriculture écossaise, par M. H. M. Conacher ; Le Travailleur agricole, par M. J. S. Duncan ; La Réforme agraire, par M. W. R. Scott ; Appendice sur le jute, par M. J. P. Day.
Les Budgets de guerre et la politique financière britannique, par MM. F. W. Hirst et J. E. Allen.
Histoire générale de la marine marchande britannique pendant la guerre, par M. C. Ernest Fayle.
La Guerre et les Assurances, série d'études : Assurances sur la vie, par M. S. G. Warner ; Assurances-incendie, par MM. A. E. Sich et S. Preston ; Assurances maritimes, par Sir Norman Hill ; Sociétés de secours mutuel et Assurances sur la Santé, par Sir Alfred Watson ; Le Mouvement national pour l'Épargne, par Sir William Schooling ; Assurances contre le chômage, par Sir William Beveridge.

Série Italienne
(*en italien*)

Statistique de la santé publique en Italie pendant et après la guerre, par M. Giorgio Mortara.
Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe Prato.
La Législation économique de la guerre, par M. Alberto De'Stefani.
L'Alimentation et la Politique du ravitaillement en Italie, par M. Riccardo Bachi, avec un appendice sur le Réapprovisionnement en vivres de l'armée italienne, par M. Gaetano Zingali.
Les Finances de guerre, par M. Luigi Einaudi.

Série Tchécoslovaque
(*en anglais*)

Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. Rasin.

Série Hollandaise
(*en anglais*)

Les Finances de guerre des Pays-Bas jusqu'en 1918, par M. J. van der Flier.

Série Scandinave

Les Effets de la guerre en Suède, série de monographies, un volume : Introduction générale, par le professeur Eli F. Heckscher ; Les Effets de la guerre sur l'agriculture suédoise et l'approvisionnement alimentaire, par M. C. Mannerfelt ; Les Effets de la guerre sur l'industrie suédoise, par M. Olof Edstrom ; Le Travail en Suède et la Grande Guerre, par M. Olof Ekblom ; Le Chômage et le Secours de chômage pendant la guerre, par M. Otto Järte et M. Fabian von Koch ; Le Problème du logement en Suède pendant la guerre, par M. K. G. Tham ; La Guerre et le Commerce suédois, par Kurt Bergendal ; Les Effets de la guerre sur la circulation et les finances, par M. le professeur Eli F. Heckscher.

Série Américaine
(*en anglais*)

Recueil des sources américaines pour l'histoire économique de la guerre, par M. Waldo G. Leland et M. Newton D. Mereness.

Série traduite et abrégée
(*en anglais*)

Histoire des industries françaises pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine.
L'Agriculture et le contrôle du ravitaillement pendant la guerre, par MM. Michel Augé-Laribé et Pierre Pinot.
Les Formes du gouvernement de guerre, par M. Pierre Renouvin.

Série Française
(*en français*)

Bibliographie méthodique de l'histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille Bloch.
Le Problème du régionalisme, par M. Henri Hauser.
L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine.
Les Industries textiles, par M. Albert Aftalion.
Les Forces hydro-électriques pendant la guerre, par M. Raoul Blanchard.
L'Agriculture française pendant la guerre, par M. Michel Augé-Laribé.
Le Contrôle du ravitaillement de la population civile, par M. Pierre Pinot.
La Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. Nogaro et M. le lieutenant-colonel Weil.
Les Formes du gouvernement de guerre, par M. P. Renouvin.

Le Mouvement des prix et des salaires durant la guerre en France, par M. L. March.
Lyon pendant la guerre, par M. Édouard Herriot.
La Vie économique à Bordeaux pendant la guerre, par M. P. Courteault.
Tours et la Guerre, étude économique et sociale, par MM. M. Lhéritier et C. Chautemps.
Marseille pendant la guerre, par M. P. Masson.
Rouen pendant la guerre, par M. J. Levainville.
Bourges pendant la guerre, par M. C.-J. Gignoux.
Paris pendant la guerre, par MM. H. Sellier, A. Bruggeman et M. Poëte.
Les Dépenses de guerre de la France, par M. G. Jèze.
Les Finances de guerre de la France, par M. H. Truchy.
La Santé et le travail des femmes pendant la guerre, par M. Marcel Frois.
Politique et Fonctionnement des transports par chemin de fer, par M. M. Peschaud.
La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. G. Pocard de Kerviler.
L'Organisation du travail dans la région envahie de la France pendant l'occupation, par M. P. Boulin.
L'Afrique du Nord pendant la guerre, par M. Augustin Bernard.
L'Organisation de la République pour la paix, par M. H. Chardon.
La Lutte contre la cherté par les organisations privées, par MM. C. Gide et Daudé-Bancel.
Les Bois d'œuvre pendant la guerre, par M. le général Chevalier.
Chômage et placement, par M. A. Créhange.
Le Problème du logement ; son influence sur les conditions de l'habitation et l'aménagement des villes, par MM. H. Sellier et A. Bruggeman.
La Marine Marchande française et la Guerre, par M. H. Cangardel.

*
* *

Les éditeurs et les dépositaires de ces volumes sont les suivants :
Amérique : *Yale University Press*, New Haven (Connecticut).
Autriche-Hongrie : *Holder-Pichler-Tempsky*, A. G., Vienne (Autriche).
France : *Les Presses Universitaires de France*, 49, boulevard Saint-Michel, Paris (France).
Allemagne : *Deutsche Verlags-Anstalt*, Berlin et Stuttgart.
Grande-Bretagne : *Oxford University Press, Amen House*, Warwick Square, Londres, E. C. 4.
Italie : *Casa Editrice Laterza*, Bari (Italie).
Suède : *Norstedt und Söners*, Stockholm.

Toute personne qui désirerait avoir des renseignements sur les volumes parus ou à paraître doit s'adresser à l'éditeur de son pays.

Imp. des *Presses Universitaires de France*, Paris. — 1927. — 0.837

401

UPS Sdn

Form 45

940.9 C 216f
v.11
Carn.endow.for int'l.peace-
Div.of econ.& hist.-Econ.
hist.of world war-Fr.series.

221925

Form 47

940.9 C 216f
v.11

PENNSYLVANIA STATE LIBRARY
Harrisburg

221925

In case of failure to return the books the borrower agrees to pay the original price of the same, or to replace them with other copies. The last borrower is held responsible for any mutilation.

Return this book on or before the last date stamped below.